

**A Relação dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento das Redes  
de Transporte no Continente Africano**

**Sofia Afonso Martha Teixeira Couto**

**Dissertação de Mestrado em Ciência Política e Relações  
Internacionais**

**Setembro, 2018**

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Ciência Política e Relações Internacionais com especialização em Globalização e Ambiente, realizada sob a orientação científica da Professora Doutora Alexandra Magnólia Dias.

## **AGRADECIMENTOS**

À minha orientadora, Prof<sup>a</sup>. Doutora Alexandra Magnólia Dias, por todo o seu apoio, inspiração e compreensão ao longo deste processo.

Aos meus colegas de trabalho do Banco Africano de Desenvolvimento, pela inspiração, discussão de ideias, partilha de dados, em especial ao meu chefe Emanuele Santi por acreditar em mim e me fazer sonhar mais alto e ao Rachid Ndiaye pelo interesse genuíno demonstrado sobre o meu trabalho.

Aos meus colegas de trabalho e chefias da Agência de Inovação e da Inodev pelo acolhimento e apoio prestados durante todo o meu percurso profissional aí percorrido, com a certeza que as relações pessoais estabelecidas são duradouras.

Um especial agradecimento à minha família, amigos e escuteiros do 729 Cascais, que se viram, de alguma forma, privados da minha presença e que não só compreenderam as razões, como ainda me deram motivação.

Por último, um especial agradecimento à minha irmã e à minha tia por serem uma fonte de inspiração e nunca me deixarem baixar os braços.

# **A Relação dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento das Redes de Transporte no Continente Africano.**

**SOFIA AFONSO MARTHA TEIXEIRA COUTO**

## **RESUMO**

Este estudo apresenta uma análise do impacto que a existência de recursos naturais pode ter na implementação e desenvolvimento de projetos de redes de transporte transnacionais na África Subsaariana.

Pretende-se analisar a questão numa perspetiva abrangente, considerando o legado histórico, os sistemas políticos e económicos, o papel dos atores externos e organizações regionais e internacionais (Banco Mundial e Banco Africano de Desenvolvimento) com forte influência no desenvolvimento de África, incidindo essencialmente na evolução dos dados e indicadores relativos à primeira década do novo milénio e perspetivas futuras.

O trabalho incide na abordagem de temas importantes ao título como a globalização, as principais entidades e organismos financeiros, os recursos naturais, os sistemas de transporte e os corredores de desenvolvimento, todos eles em contexto africano.

Dada a dimensão e diversificação do território em que se pretende aplicar a abordagem, a análise incide principalmente no estudo de corredores de desenvolvimento que atravessam um Estado específico, designadamente Moçambique e a região em que este se insere, a África Austral.

**PALAVRAS-CHAVE:** Globalização, Recursos Naturais, Transportes, África, Desenvolvimento

# **The Relation between Natural Resources and the Development of Transport Networks in the African Continent**

**SOFIA AFONSO MARTHA TEIXEIRA COUTO**

## **ABSTRACT**

This study presents an analysis of the impact that the existence of natural resources can have on the implementation and development of transnational transport network projects in sub-Saharan Africa.

The aim is to analyze the issue from a broad perspective, considering the historical legacy, political and economic systems, the role of external actors and regional and international organizations (World Bank and African Development Bank) with a strong influence on the development of Africa, focusing mainly on the evolution of data and indicators for the first decade of the new millennium and future prospects.

The work focuses on the approaching to key themes such as globalization, financial organisations and entities, natural resources, transport systems and development corridors, all in an African context.

Given the size and diversification of the territory in which the approach is to be applied, the analysis focuses mainly on the study of development corridors crossing a specific State, namely Mozambique and the region in which it is located, in southern Africa.

**KEYWORDS:** Globalization, Natural Resources, Transports, Africa, Development

## Índice

CAPÍTULO I. INTRODUÇÃO .....	1
I.1. Contextualização do tema .....	1
I.2. Objetivo do estudo .....	4
I.3. Pertinência do objeto de estudo .....	4
I.4. Metodologia de Análise .....	5
 CAPÍTULO II. GLOBALIZAÇÃO EM AFRICA.....	7
II.1. Conceitos de Globalização.....	7
II.2. Contextualização Histórica .....	9
II.3. Regionalizações .....	13
II.4. As Organizações Regionais e Alianças na Região da África Austral.....	19
 CAPÍTULO III. OS ORGANISMOS FINANCIADORES .....	26
III.1. Considerações Gerais .....	26
III.2. Enquadramento.....	27
III.3. O papel da China.....	32
III.4. Financiamento Privado.....	37
III.5. As Instituições Financeiras de Desenvolvimento .....	39
III.6. O Banco Mundial .....	41
III.7. O Banco Africano de Desenvolvimento.....	43
III.8. O papel do BAfD em Moçambique.....	46
III.9. Conclusões .....	48
 CAPÍTULO IV. OS RECURSOS NATURAIS EM ÁFRICA.....	51
IV.1. Considerações gerais.....	51
IV.2. Os recursos hídricos .....	53
IV.3. Produção de energia .....	55
IV.4. A gestão dos recursos naturais e o desenvolvimento .....	57
IV.5. O caso de Moçambique.....	62
IV.6. Conclusões.....	66
 CAPÍTULO V. OS SISTEMAS DE TRANSPORTE EM ÁFRICA.....	69
V.1. Considerações gerais.....	69
V.2. O sistema rodoviário .....	74
V.3. TAH em Moçambique.....	77
V.4. O sistema ferroviário .....	78
V.5. O sistema marítimo e fluvial .....	82
V.6. O Sistema aeroportuário .....	84
V.7. Conclusões.....	84
 CAPÍTULO VI. OS CORREDORES DE TRANSPORTE .....	86
VI.1. Corredores de Transporte e Corredores de Desenvolvimento.....	86
VI.2. Corredores de Desenvolvimento em Moçambique.....	89
VI.3. O Corredor de Nacala .....	91
VI.4. O Corredor de Maputo.....	93
VI.5. Considerações Finais .....	95

CAPÍTULO VII. CONCLUSÕES .....	96
VII.1. O trabalho desenvolvido .....	96
VII.2. Conclusões do estudo .....	98
VII.3. Identificação de necessidades de investigação.....	103
BIBLIOGRAFIA.....	105
LISTA DE ANEXOS.....	112

## LISTA DE FIGURAS

Figura II-1 Mapa das Alianças Económicas.....	19
Figura II-2 Sobreposição de associação em Organizações Económicas Regionais.....	23
Figura III-1 Realocação Industrial de Potências emergentes para países africanos .....	29
Figura III-2 Percentagens Regionais de compromissos de investimento com financiamento privado em EMDEs entre 2008-2017 .....	38
Figura III-3 Peso da proveniência da dívida em projetos de infraestrutura com participação privada em EMDEs, 2016 e 2017 .....	39
Figura III-4 Tendência de investimento no sector dos Transportes do total de compromissos do BAfD (2000-11).....	44
Figura III-5 Total de aprovações do BAfD para Infraestruturas, 2015 (3.08 mil milhões de UC) .....	45
Figura III-6 Objetivos específicos de projetos de transportes do BAfD.....	48
Figura IV-1 Portal do Cadastro Mineiro de Moçambique .....	64
Figura IV-2 Mina de carvão da Vale em Moatize, província de Tete, Moçambique .....	65
Figura V-1 O círculo vicioso das redes rodoviárias e ferroviárias.....	70
Figura V-2 Rede de Autoestradas no continente africano .....	77
Figura V-3 Mapa de corredores emergentes de transporte de carvão na Africa Austr80	
Figura V-4 Quotas de Transporte por subsector (Compromissos, 2000-11) .....	85
Figura VI-1 A evolução dos Corredores de Desenvolvimento.....	87
Figura VI-2 Corredor de Nacala .....	91
Figura VI-3 O Corredor de Desenvolvimento de Maputo .....	93



## LISTA DE ABREVIATURAS

BAfD	Banco Africano de Desenvolvimento
BM	Banco Mundial
BMDs	Bancos Multilaterais de Desenvolvimento
BRICS	Brasil, Rússia, Índia, China, África do Sul
COMESA	Mercado Comum da África Oriental e Austral
DFI	Development Finance Institutions/ Instituições de Financiamento de Desenvolvimento
EAC	Comunidade Africana Oriental
EITI	Extractive Industries Transparency Initiative/ Iniciativa para a Transparência das Indústrias Extractivas
EMDE	Mercados Emergentes e Economias em Desenvolvimento
FMI	Fundo Monetário Internacional
ICA	Consórcio de Infraestruturas para África
IOC	Comissão do Oceano Índico
IDE	Investimento Direto Estrangeiro
NEPAD	New Partnership for Africa Development
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OMC	Organização Mundial do Comércio
ONU	Organização das Nações Unidas
PIDA	Program for Infrastructure Development in Africa/ Programa para o Desenvolvimento de Infraestruturas em África
SACU	União Aduaneira da África Austral
SADC	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
UA	União Africana
UNECA	Comissão Económica da ONU

“Por detrás da moda da globalização existe a ambição de compreender as conexões entre diferentes partes do mundo, de explicar os novos mecanismos de capitais, de pessoas e de culturas e de explorar instituições capazes de os regularem.”

By Frederick Cooper 2016

## CAPÍTULO I. INTRODUÇÃO

### I.1. Contextualização do tema

O presente trabalho pretende analisar a relação entre Recursos Naturais e o desenvolvimento do sistema de rede de transporte transnacional e é desenvolvido no âmbito do mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais com especialidade em Globalização e Ambiente.

Esta dissertação pretende olhar para os diferentes conceitos de globalização no geral, uma vez que não existe um conceito único sobre o significado de globalização ou de quando este processo teve início. Diferentes teorias defendem conceitos díspares do mesmo significado em que se aplica o termo “Globalização” e como se identificam na prática os respetivos efeitos no continente Africano.

Neste sentido, a presente dissertação inicia-se com um breve enquadramento histórico, sob o ponto de vista da globalização em África, em que é considerado importante compreender o passado para melhor entender o presente estado de subdesenvolvimento do Continente Africano. Este aspeto é abordado no estudo com particular enfoque no sector das infraestruturas de transportes.

Ainda sobre globalização, o estudo incide sobre o processo da integração regional conforme retratado por Daniel Bach (Bach, 1999) no relatório sobre “O Revivalismo da Integração Regional em África”<sup>1</sup> que aborda os primeiros passos do processo de regionalização até ao estado em que se encontrava no virar do milénio. Considerando a região da África Austral, diferentes organizações e alianças estabelecidas na região, o trabalho incide ainda sobre a autora Margareth C. Lee<sup>2</sup> (Lee, 2003) no livro “A Política Económica do Regionalismo na África Austral.”<sup>3</sup> Os objetivos dos processos de integração regional são essenciais no processo de estabelecimento de

---

<sup>1</sup> Título original: “The Revival of Regional Integration in Africa”

<sup>2</sup> Professora Associada de Estudos Africanos, Afro-Americanos e da Diáspora na Universidade da Carolina do Norte em Chapel Hill.

<sup>3</sup> Título original: “The Political Economy of Regionalism in Southern Africa”

laços intra-africanos e um meio de fortalecer a posição dos Estados Africanos perante um mundo globalizado.

O desenvolvimento de infraestruturas de transporte requer elevados compromissos políticos e financeiros de longo prazo pelo que se considerou indispensável apresentar nesta dissertação uma perspetiva económica da região, com enfoque nos interesses económicos que ditaram o desenho dos primeiros sistemas de transporte desenvolvidos. No passado, os Estados colonizadores asseguravam a implementação dos primeiros grandes projetos de infraestruturas de transporte, assegurando a manutenção de relações de trocas especiais. Posteriormente, o conjunto de Estados designados por “BRIC”, constituído pelos países Brasil, Rússia, Índia e China, com o seu rápido crescimento, viram a necessidade de importação de recursos que sustentassem a estratégia de crescimento e cortaram o ciclo de exploração dos Estados colonizadores, sendo atualmente alguns dos maiores importadores dos recursos naturais de África. Neste aspeto, destaca-se a China que é mesmo considerada como o maior parceiro atual do Continente Africano, tal como se pode encontrar em várias notícias de destaque e relatórios publicados pelo Banco Mundial (BM) e Banco Africano de Desenvolvimento (BAfD). A generalizada estabilização política do continente, face aos conflitos vividos nas primeiras décadas de independência dos Estados Africanos, a par de uma maior abertura de mercado, tem permitido ainda o crescente envolvimento do financiamento privado, muito promovido pelas Instituições Financeiras de Desenvolvimento, destacando o BM e BAfD na promoção de projetos e Parcerias Público-Privadas (PPP), envolvendo diferentes fontes de financiamento.

Em relação aos recursos naturais em África, esta dissertação pretende apresentar uma ideia geral do papel que estes têm no panorama de desenvolvimento dos Estados Africanos, bem como identificar os principais recursos que têm sido explorados e analisar o potencial de exploração na atualidade. A abordagem aos recursos naturais considera a histórica “teoria da maldição dos recursos”, conceito inicialmente lançado por Richard Auty nos anos 90 e abordado extensivamente na literatura relativa ao tema nas décadas seguintes por Karl, 1997; Ross 1999; (Sachs & Warner, 1997); e as regras e imposições com que se deparam as indústrias mineiras e petrolíferas na atualidade, tendo em conta a forte atenção mediática e crescente

exigência de implementação de políticas de desenvolvimento sustentável, de proteção do meio ambiente e das populações locais. Para esse efeito são apresentados casos reais de empresas exploradoras de recursos naturais em Moçambique, que levantam questões sobre se a exploração de recursos tem efetivamente melhorado a economia local. As receitas provenientes da exploração de terras, muitas vezes a custo da degradação do meio ambiente, são o meio de sustento das populações locais e revertem efetivamente para estas populações? Ou apenas procuram responder aos interesses económicos de uma minoria de investidores estrangeiros e dos governos por aproveitamento da corrupção passiva pré-estabelecida?

As questões e sentido de oportunidade do trabalho surgem, inicialmente, de um interesse pessoal sobre transportes e a facilidade de deslocação em certos pontos do planeta bem como a dificuldade noutros. Num mundo globalizado, em que há um conjunto de atributos exclusivamente humanos e intransmissíveis via internet, a conexão pessoal e física é essencial, pelo que se considera que a mobilidade e o transporte são fulcrais para o desenvolvimento. Os primeiros grandes meios de transporte em África tinham como objetivo principal deslocar produtos, essencialmente das origens de exploração para os pontos de exportação ou de consumo. Neste sentido, a revolução industrial impulsionou um desenvolvimento acentuado do sistema ferroviário.

Adicionalmente, o custo de transporte pode incrementar o custo do produto em 30 por cento. É importante reduzir esse custo para tornar os produtos mais acessíveis para toda a população. A logística pode ainda ficar mais difícil pela burocracia, legislação, postos transfronteiriços, mas principalmente pela dificuldade de deslocar os bens desde a sua origem, produção ou fabrico para o mercado.

Historicamente, é de considerar a herança colonial em termos de infraestruturas e o porquê de alguns Estados Africanos conseguirem gerir o novo estatuto independentista e outros não, e o porquê de serem ainda tão dependentes de ajuda e *know how* externo. Após várias ajudas recebidas, é de ter em conta também a “década perdida” (Meredith, 2005). No entanto, África é, a partir do século XXI, olhada com esperança, como o continente em ascensão e com maior potencial.

## **I.2. Objetivo do estudo**

O objetivo do estudo consiste em analisar a correlação existente entre a exploração dos recursos naturais e o desenvolvimento do sistema de transportes no continente africano. Na prossecução deste objetivo, é apresentando um estado geral do continente na região Subsaariana e enquadramento de estudo de caso na região da África Austral com enfoque nos corredores de desenvolvimento que atravessam Moçambique e Estados vizinhos.

## **I.3. Pertinência do objeto de estudo**

Apesar de todos os esforços de investimento e programas de ajuda centralizados em África nas últimas décadas, existe ainda um longo caminho a percorrer quando abordamos o sector de transportes, infraestrutura fundamental para mobilizar a exploração de recursos naturais de um país e o seu efetivo comércio. A atual logística de transportes é insuficiente para garantir a melhor relação comercial possível, especialmente entre dois Estados Membros.

O Banco Mundial (BM), o Banco Europeu de Investimento (BEI) e o Banco Africano de Desenvolvimento (BAfD) continuam a apoiar e a incentivar o investimento em projetos no sector das infraestruturas de transportes. Exemplo disso foi a criação do fundo Africa50<sup>4</sup>, iniciativa do BAfD, especificamente direcionado para a angariação de investimentos no sector das infraestruturas. Na descrição da sua missão, aquando do lançamento em 2012, e de acordo com os últimos relatórios do BAfD, o programa de investimento apontava que a necessidade de financiamento estimada anual rondava entre \$130 a \$170 mil milhões e que de modo a colmatar *o gap* de financiamento ainda seria necessário assegurar a angariação de investimentos entre \$68 e os \$108 mil milhões.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Africa50 é um fundo de investimento dedicado a projetos de alto impacto a nível nacional e regional nos sectores da energia, transportes, telecomunicações e água.

<sup>5</sup> Dados obtidos através do website [www.africa50.com](http://www.africa50.com) na secção “about us/ our mission” (acedido a 14/09/2018)

A pertinência e atualidade do estudo desta temática são confirmada ainda pelo início do projeto AFRIGOS<sup>6</sup> (2016-2020), o qual aborda a Governança e Espaços Africanos examinando corredores de transporte, cidades fronteiriças e portuárias. O projeto liderado pelo professor Paul Nugent<sup>7</sup> recebeu financiamento no valor de €2.5 milhões pela União Europeia<sup>8</sup>. No âmbito desse projeto foi publicado recentemente um artigo, em Julho 2018, integrado no livro “A Indústria Extrativa e as Mudanças das Dinâmicas Estatais em África: Além da Maldição dos Recursos”<sup>9</sup> em que Nugent se debruça sobre os efeitos do reencantamento de África pelas grandes infraestruturas e analisa o impacto que de que modo as indústrias extrativas, exploradoras de recursos naturais, poderão ou não, ter sobre o desenvolvimento dos sistemas de transporte. São também considerados os recursos existentes em cada região Africana e os riscos que o investimento nas grandes infraestruturas, sem um planeamento económico sustentável, a longo prazo bem estruturado, constitui de se tornar um “elefante branco”. (Banco Asiático de Desenvolvimento 2018, Nugent 2018).

#### **I.4. Metodologia de Análise**

A presente dissertação desenvolve-se a partir da identificação de algumas questões que remetem para o objetivo principal do trabalho. Tendo então o foco na relação dos recursos naturais com os sistemas de transportes em África, surge a necessidade de investigar alguns conceitos teóricos inerentes ao título e objetivo do trabalho. A revisão de literatura de referência sobre os conceitos apresentados foi essencial para enquadrar os temas abordados.

---

<sup>6</sup>AFRIGOS – African Governance and Space: Transport Corridor, Border Towns and Port Cities in Transition. Projeto desenvolvido no Centro de Estudos Africanos da Universidade de Edimburgo. A equipa de investigação inclui Dr. Wolfgang Zeller e Dr. Jose Maria Munoz.

<sup>7</sup> Professor de História Africana Comparada e Estudos Africanos na universidade de Edinburg. Diretor do Centro de Estudos Africanos durante 10 anos e co- diretor do Centro Internacional de Desenvolvimento de Edinburg. Externamente foi ainda presidente da AEGIS, associação de Estudos Africanos do Centro na Europa entre 2008 e 2015.

<sup>8</sup> Projeto financiado pelo “European Research Council’s Advanced Grant Scheme” ao abrigo do programa Horizon 2020.

<sup>9</sup> Título original: Extractive Industries and Changing State Dynamics in Africa: Beyond the Resource Curse.

Além da investigação teórica foi também desenvolvido o enquadramento histórico para contextualizar as temáticas em território africano.

Tendo em conta os vários intervenientes de interesse ao tema proposto, o estudo apresentado incide na análise empírica de elementos e pareceres emitidos em relatórios produzidos por Organizações Internacionais conceituadas, artigos científicos publicados, dados divulgados por entidades governamentais e artigos de jornais.

Ainda de realçar a observação *in loco* por parte da autora, através dos estágios abaixo descritos, em que está implícita a interação humana e contacto direto com as problemáticas abordadas.

O primeiro, um estágio de seis meses (Fevereiro a Agosto 2016) na sede do Banco Africano de Desenvolvimento, na Costa do Marfim, possibilitou o contacto com personalidades que trabalham para o desenvolvimento do continente há décadas. O estágio efetuado no departamento de Estratégia e Operacionalizações possibilitou ainda a revisão e análise de relatórios de projetos sobre o desenvolvimento integrado da região do corredor de Nacala, Moçambique, o que suscitou o interesse específico nesta região de África e respetivos sistemas de transporte. A vontade de explorar o País de forma autónoma foi travada pela dificuldade de encontrar informação fiável e segura sobre o funcionamento dos meios de transporte públicos, mesmo visualizando uma linha férrea que atravessava a cidade de Abidjan.

Durante o período de desenvolvimento desta dissertação foi ainda realizado um segundo estágio, com duração de três meses (abril a julho 2017), em Moçambique, num escritório local de uma empresa privada italiana. Uma consultora que apoiava empresas estrangeiras a investir e a expandir os seus negócios em território moçambicano. Essa experiência permitiu uma perceção sobre a realidade local e o funcionamento da mesma. O contacto com o meio empresarial nacional e estrangeiro, a interação direta com empresários estabelecidos no mercado e mesmo novos empreendedores facultaram uma perceção das dificuldades de movimentação dos seus produtos dentro da região, não apenas a nível de infraestruturas físicas de transporte, mas ressaltando sempre os tempos de espera alfandegários.



## **CAPÍTULO II. GLOBALIZAÇÃO EM AFRICA**

### **II.1. Conceitos de Globalização**

Neste capítulo é abordada a questão da Globalização no Continente Africano em geral e em particular na região da Africa Austral.

É feito um enquadramento histórico sob o ponto de vista da globalização em África. Neste enquadramento, encontram-se diversas explicações para o estado de subdesenvolvimento do Continente Africano, com particular enfoque no sector das infraestruturas de Transportes e o seu peso no comércio dentro do continente Africano.

De seguida são abordadas as Organizações Intergovernamentais existentes, regiões económicas comuns (as denominadas RECs Regional Economic Communities) e acordos importantes estabelecidos para fomentação do comércio e do desenvolvimento das redes de transporte transfronteiriças, culminando com as organizações internacionais de desenvolvimento e os novos atores no panorama de financiamento de projetos de exploração de recursos e transportes transfronteiriços.

Define-se o conceito de globalização e apresentam-se diferentes perspetivas sobre o seu impacto no continente africano.

Tomamos como referência a perspetiva de Friedman (2000) “a simples definição de globalização é a redução de tempo e custo a conectar o mundo seja na dimensão de relações comerciais, tecnológicas ou de informação.”

O autor Cooper defende que apesar de os próprios agentes colonizadores alegarem ter aberto o continente e promovido a integração, o sistema colonial não se coaduna com o imaginário associado à globalização, porque se por um lado as conquistas coloniais abriram rotas de ligação do continente africano com o Europeu, por outro estabeleceram fronteiras territoriais que constituíram entraves ao que era até então um comércio externo em crescimento (2016, p. 197). A imposição destas fronteiras lesou e destruiu sistemas comerciais preexistentes ao longo do litoral da África Ocidental e que atravessavam o oceano Índico e o deserto do Sahara.

“Os africanos foram integrados à força em sistemas económicos imperiais centrados numa única metrópole europeia. Acima de tudo, os territórios coloniais eram bastante desarticulados do ponto de vista político, social e económico: os colonizadores lucravam com a concentração dos seus investimentos e infraestruturas em formas de produção e de troca extremamente limitadas e, em grande medida, extrativas. ” (Cooper, 2016, p. 198)

O termo “Globalização”, segundo Cooper (2016, p. 200) apenas poderá ser aplicado após a Guerra Fria e África parece pertencer à metade do globo que não está globalizada.

Atendendo ao facto que a Guerra Fria entre os EUA e a URSS ter dividido o mundo entre os sistemas capitalistas e comunistas e que este confronto teve repercussões no continente africano, os sistemas políticos dos novos Estados que conquistavam a sua liberdade foram influenciados através de apoio nas lutas pela independência e poder e controlo governamental. Este apoio não era dado sem contrapartida, seja pela conquista de aliados políticos, como investimento em territórios ricos em matérias primas e recursos naturais. A aliança dos novos Estados Independentes a uma das superpotências ou outros Estados poderosos era uma estratégia de sobrevivência do próprio Estado (Clapham, 1996, p. 20).

Se considerarmos que o conceito de globalização de Friedman da “redução de tempo e custo a conectar o mundo” apenas pode ser aplicado tendo em conta o globo como um todo teremos de concordar com Cooper na teoria de que apenas após a Guerra Fria o mundo se tornou globalizado.

A maioria dos autores converge na opinião de que a década de 80 do século XX marcou a data de início da presente vaga de globalização (Curto, 2016, p. 1).

As revoluções industriais que levaram ao desenvolvimento europeu e americano no século XVIII apenas foram possíveis graças ao investimento efetuado nos sectores dos transportes que permitiu que os bens (matérias primas e produtos manufaturados) e serviços (mão de obra) fossem movimentados para onde fossem necessários.

Realça-se ainda que as ligações comerciais enraizadas nas últimas décadas no continente Africano são ainda muito focadas nas relações internacionais bilaterais e

extra-continentais, em que um Estado investe noutro Estado apenas a troco da extração privilegiada dos seus recursos.

## **II.2. Contextualização Histórica**

O Legado colonial faz parte da História partilhada por praticamente todo o continente Africano (com exceção de Etiópia e Libéria). As repercussões desse passado fazem-se sentir até aos dias de hoje.

África na época ainda vivia num sistema de “aldeias” governadas localmente pelas etnias locais. Davam-se os primeiros passos de colonização formal, quando as trocas e relações comerciais passaram a ser “oficialmente” dominadas pelas metrópoles europeias e os territórios partilhados entre si, sem ter em consideração as populações locais existentes. Os limites dos territórios das colónias europeias e consequentemente as fronteiras Africanas foram desenhadas na Conferência de Berlim em 1885. Esta divisão, desenhada a régua e esquadro, teve apenas em consideração as ligações históricas dos países europeus em território africano e o seu poder.

Apesar das imperfeições do sistema que definiu as fronteiras dos Estados Africanos na época colonial<sup>10</sup>, a Organização da Unidade Africana, na declaração do Cairo em 1964, assumiu intenção de manter e respeitar as fronteiras outrora definidas<sup>11</sup>.

Durante a época colonial africana as metrópoles europeias investiram em alguns sectores de interesse estratégico, como no desenvolvimento dos sectores de governação e transportes. O objetivo primordial destes investimentos era de facilitação do comércio dos recursos naturais africanos para as próprias metrópoles colonizadoras. O investimento noutros sectores, tais como educação, saúde, indústria eram descurados e não havia necessidade de desenvolvimento industrial quando, a “troco” com valor

---

<sup>10</sup> Garth Abraham, capítulo “Africa and its boundaries, a legal overview: from colonialism to the African Union” do livro “Big African States de C. Clapham, Jeffrey Herbst e Greg Mills. (p274 e 279)

<sup>11</sup> O texto completo da resolução AHG/RES. 16 da Organization of African union “RESOLUTIONS ADOPTED BY THE FIRST ORDINARY SESSION OF THE ASSEMBLY OF HEADS OF STATE AND GOVERNMENT HELD IN CAIRO, UAR, FROM 17 TO 21 JULY 1964 poderá ser consultado no seguinte link: [https://au.int/sites/default/files/decisions/9514-1964\\_ahg\\_res\\_1-24\\_i\\_e.pdf](https://au.int/sites/default/files/decisions/9514-1964_ahg_res_1-24_i_e.pdf) (acedido a 11 Out 2017)

acrescentado, as metrópoles “vendiam” os produtos manufaturados com base nas matérias primas colhidas.

O sector dos transportes foi desenvolvido para facilitar a deslocação dos recursos naturais explorados para as grandes metrópoles europeias. Podendo-se afirmar que as rotas de transporte saídas de África eram linhas bilaterais, básicas ainda em comparação com a rede de transportes já construída nos países e regiões desenvolvidas do mundo.

Dentro do continente o investimento numa rede de transportes intra-africana era também inexistente, como os Estados vizinhos eram domínio de outras colónias, muitas vezes metrópoles “concorrentes” as relações internacionais entre territórios pouco ou nada eram desenvolvidas.

A desarticulação entre os Estados Africanos era tal que, quando se deu o término da II Guerra Mundial em 1945, contabilizavam-se nove linhas férreas diferentes no Continente (Arnold, 2001, p. xii).

A partir desse momento, no final da II Guerra Mundial, África iniciou um percurso sem retorno de libertação das metrópoles europeias, do regime de territórios colonizados para territórios independentes. Este caminho foi realizado de diferentes modos conforme o país colonizador e também conforme a religião e sistema político defendido pelas forças que conseguiram em definitivo a libertação. Se os movimentos de insurreição de libertação nacional receberam apoio de países de natureza comunista o mais provável seria implementarem esse mesmo sistema político.

De uma forma geral apresenta-se neste estudo um enquadramento histórico sucinto, a partir do final da II Guerra Mundial, conforme o retrato elaborado por historiadores, analistas políticos e media focando nos aspetos relacionados com o desenvolvimento das redes de transporte.

No seu desenrolar, a II Guerra Mundial transformou-se numa guerra antirracismo e anticolonial. O contacto de milhares de africanos que lutaram pela libertação da Europa do fascismo ao lado dos seus colonizadores semeou o desejo da própria liberdade e incentivou a criação de movimentos de Nacionalismo. A criação da ONU, em 1945, que defendia o direito de todos os povos à liberdade não se coadunava com os sistemas coloniais.

As duas Guerras Mundiais tiveram os seus efeitos na política territorial do continente. O período da Guerra Fria foi marcado pelas declarações de independência e adoção de regimes socialistas ou democráticos conforme os Estados que apoiavam e financiavam os movimentos de insurreição a libertar os territórios africanos do controlo europeu.

Durante as décadas de 60-70 assistiu-se a um movimento de declarações de independência por parte de todos os Estados Africanos. Alguns países colonizadores como a Inglaterra concederam a independência às suas colónias de uma forma pacífica e mesmo gradual, mantendo as relações políticas. Outros países não aceitaram e os territórios seriam palco de guerra, com Portugal sendo dos últimos países a libertar as suas colónias<sup>12</sup>, apesar de desde 1951 que estas não eram consideradas colónias, mas territórios ultramarinos, extensões do território português. Em Angola e Moçambique os movimentos independentistas lutavam pela independência desde 1961 e 1964 respetivamente e apenas foram declarados independentes após o 25 de Abril de 1974.

Na década de 80 assistiu-se a um interesse do mundo desenvolvido em ajudar os novos Estados Africanos a sair da situação de pobreza e subdesenvolvimento. Alguns países apoiaram-se no sistema socialista recebendo fundos da USRR e Cuba enquanto outros países apoiaram-se no sistema democrático recebendo fundos das instituições de Bretton Woods<sup>13</sup>. Com o final da Guerra Fria assistiu-se a um ponto de viragem no envolvimento das duas superpotências mundiais, EUA e na então URSS no panorama político Africano, em que, segundo Stephen Wright, os conflitos deixaram de estar subordinados à lógica da rivalidade destas superpotências.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup>A libertação das colónias só ocorreu com a deposição do regime ditatorial do Estado Novo através da revolução a 25 de Abril de 1974.

<sup>13</sup> As apelidadas instituições de Bretton Woods foram criadas em 1944 por iniciativa dos Estados Unidos após uma conferência monetária. Fazem parte as instituições financeiras internacionais como o Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BIRD), mais conhecido por Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI).

<sup>14</sup> Cláudio Andrade - A Política Externa de Cabo Verde e a sua Diáspora – Tese Outubro 2016

A Década de 90 ficou marcada pelo escalonamento de conflitos e foi mesmo denominada por Guy Arnold de *"A década do Genocídio, Conflito de Fronteiras e Nova Disputa pelos Recursos Minerais"*<sup>15</sup>

O ambiente de incerteza e instabilidade que a maioria dos Estados Africanos viveu nas suas primeiras décadas enquanto Estados independentes constituiu um grande obstáculo ao seu desenvolvimento. As relações internacionais com os Estados vizinhos deram os seus primeiros passos (ou retomaram os passos dados antes da imposição de fronteiras pela colonização) no sentido do comércio de bens e serviços. A necessidade de projetos que viabilizassem no terreno os objetivos dessas políticas tornou-se crucial. Revelou-se necessário implementar projetos de transporte transfronteiriços para a evolução positiva dessa relação.

No início do milénio, o jornal "The Economist" lançava, a 13 de maio 2000, uma edição com a capa intitulada "Africa: The Hopeless continent", ou seja, "África o Continente Sem Esperança" e que resumia o sentimento generalizado do mundo ocidental perante a falta de resultados de todos os programas de ajustamento implementados.

Uma década depois, a 3 de dezembro 2011, a mesma publicação, "The Economist" lançava a capa "Africa Rising", ou seja, "A África em Ascensão", devido ao crescimento económico acelerado apresentado por muitos países, destacando Angola e Moçambique.

Com base nesse pressuposto desenvolve-se esta dissertação, focada nos transportes transfronteiriços e o seu papel na mudança do paradigma de "hopeless" para "rising", ou seja, de "sem esperança" para "em ascensão". Apresenta-se ainda no anexo II, imagem das 2 capas da publicação "The Economist".

Toma-se em consideração um sector considerado pilar nas principais revoluções industriais e que marcaram importantes ondas de desenvolvimento quer na Europa, quer nos atuais Estados Unidos. Analisa-se o investimento nas redes de transporte, com especial enfoque na linha férrea para conectar longas distâncias terrestres e portos marítimos, elos de ligação primordiais entre diferentes continentes, sem esquecer as

---

<sup>15</sup> Texto original: "The Decade of Genocide, Border Conflict and a New Scramble for Mineral Resources"

linhas rodoviárias como vias principais de conexão e único meio de chegada ao destino final, de percorrer os últimos quilómetros para chegar a todas as povoações, para percorrer a designada “*last mile*”.

### **II.3. Regionalizações**

“O fenómeno mais recente e talvez mais importante no processo de globalização é o aparecimento de acordos comerciais como elementos-chave de liberalização económica e como mecanismos usados pelos países desenvolvidos para impor regras e disciplina aos países em desenvolvimento, numa vasta gama de assuntos.” (Salvador Namburete, 2005) Este parágrafo dita o início do capítulo “A OMC e os Países em Desenvolvimento” do livro sobre a Organização Mundial do Comércio: “Uma Visão Africana” de Salvador Namburete, 2005.

O autor defende que o sistema implementado se tornou o principal veículo legal pelo qual os países industrializados, através de acordos multilaterais de comércio estabelecidos, forçaram determinadas políticas económicas e sociais à escala global. No entanto, os países em desenvolvimento têm vindo a registar uma crescente presença na organização e passaram de 53% em 1948, aquando a criação do GATT/OMC<sup>16</sup>, a 80% em 2005.

Dados divulgados por um Relatório da OMC em 2014 indicam que entre 2000 e 2012 a participação das economias dos países em desenvolvimento na produção mundial subiu de 23% para 40%.<sup>17</sup>. Referem-se estes dados visto que a maioria dos países em desenvolvimento se situa no continente Africano.

O relatório destaca ainda, nas conclusões, a importância das novas funções dos recursos naturais nas estratégias de desenvolvimento da economia global, com o

---

<sup>16</sup> GAAT ( General Agreement on Tariffs and Trade) O Acordo Geral sobre Direitos Aduaneiros e Comércio foi estabelecido em 1948, constituindo o primeiro fórum para regulação de matérias inerentes ao comércio internacional. Com o Acordo de Marraquexe, a 1 de janeiro de 1995, o GATT passou oficialmente a OMC (Organização Mundial do Comércio)

<sup>17</sup> Lusa 20 Out, 2014, “Países em desenvolvimento responsáveis por quase metade do comércio mundial, OMC”. Disponível: [https://www.rtp.pt/noticias/economia/paises-em-desenvolvimento-responsaveis-por-quase-metade-do-comercio-mundial-omc\\_n775524](https://www.rtp.pt/noticias/economia/paises-em-desenvolvimento-responsaveis-por-quase-metade-do-comercio-mundial-omc_n775524) (acedido a 26/09/2017).

crescimento da procura de matérias-primas, mesmo vindo de países emergentes, que se traduziu numa inflação dos preços e no aumento da riqueza obtida e consequente contribuição para o desenvolvimento dos países fornecedores.

No capítulo sobre a globalização não deixa de se mencionar a importância das estratégias de adaptação à evolução das alterações de dinâmicas provocadas pelo processo de globalização. O recurso a “processos de regionalização” pode ser visto como uma parte intrínseca da globalização ou pode ser visto como uma estratégia de adaptação tal como Bach (1999) defende que:

*"Estreitamente ligada ao avanço da globalização, o processo de regionalização apoiou os vínculos económicos internacionais anteriormente existentes entre estados vizinhos. A regionalização representava, como na Europa ou na América do Norte, a oportunidade de estabelecer um quadro mais apropriado para absorver as pressões do multilateralismo e da globalização."*<sup>18</sup>

Este mesmo processo de regionalização é ainda retratado como uma estratégia institucional que constitui uma resposta política por parte dos membros à globalização das economias (Bach, 2000; Boas & Hveem, 1997).

De acordo com Margareth C. Lee (2003, p. 8) no seu estudo sobre “A Política Económica do Regionalismo na África Austral”<sup>19</sup> o regionalismo é visto como “uma adoção de um projeto regional por um organismo oficial desenhado para fortalecer os laços e integração política, económica, social, cultural, segurança e cooperação. Lee apresenta ainda um subcapítulo dedicado à Globalização e Regionalização onde apresenta argumentos em que defende serem processos simultâneos (ibidem:39) mas também fenómenos muito complexos sobre os quais não se pode retirar conclusões simplistas (ibidem:40).

Bach (2000) apresenta ainda o argumento fundamentado em que a “continentalização” do comércio está a acontecer, mas como resultado da preservação

---

<sup>18</sup> Bach (1999) "Closely tied to the advancement of globalisation, the regionalisation process often endorsed previously existing international economic links between neighbouring states. Regionalisation represented, as in Europe or North America, an opportunity to establish a more appropriated framework for absorbing the pressures of multilateralism and globalisation." No capítulo Regionalização e Globalização (caderno sem páginas registadas; tradução livre pela autora)

<sup>19</sup> Texto original: “The Political Economy of Regionalism in Southern Africa”



da segmentação de Mercado e das disparidades entre Estados. A integração “além-fronteiras” é estimulada por distorções do Mercado ao invés da liberalização do comércio livre, definindo-a ainda como uma situação responsável pelo insucesso dos programas de integração dos mercados. A globalização pode ainda ser vista pelo prisma de uma fonte de novas oportunidades para desenvolver “networks”, ou seja redes, que contribuem para a desconstrução dos Estados afiliados sem procurar promover uma resposta alternativa.

Bach conclui defendendo que uma abordagem que considere uma regionalização acompanhada e uma transferência de funções do Estado para uma instituição regional supranacional permitiria atender às exigências de autonomia doméstica com a necessidade de promover a emergência de níveis de governação a nível intermédio de modo a melhor resistir e adaptar às pressões da globalização.

A meio do séc. XX deram-se os primeiros passos em direção a processos de regionalização no continente Africano. Nas primeiras conferências dos países Independentes de África, realizadas em 1958 no Gana e em 1960 na Etiópia, discutiram-se as grandes questões que afetavam os novos países independentes, detetando, como maiores fraquezas, a fragmentação do continente e a sobre concentração de produção num número reduzido de matérias primas. Estas questões levaram os Estados a acordar que iriam promover a cooperação económica entre si. Nesse sentido foram apresentadas duas estratégias, a pan-africana de Kwame Nkrumah que defendia a criação de uma organização económica continental e a sub-regional que defendia a implementação de acordos de cooperação entre países vizinhos, aproveitando a proximidade geográfica.

O slogan Pan-Africano era “*Africa for the Africans*”, ou seja “África para os Africanos e mais tarde Marcus Garvey adoptou o slogan para o seu movimento “*Back to Africa*”, ou seja “de volta a África”.

No seguimento da primeira estratégia foi criada em 1963 a Organização da Unidade Africana (OUA), por iniciativa do Imperador etíope Haile Selassie que visava enfrentar o colonialismo e o neocolonialismo em que a Europa continuava a tentar exercer a sua influência mesmo que de uma forma menos direta.

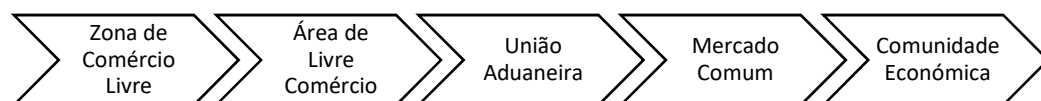
O favoritismo da segunda opção estratégica levou a que a Comissão Económica da ONU para África (UNECA) viesse a propor a divisão do continente em quatro sub-regiões: Oriental e Austral; Central, Ocidental e Norte de África. A ideia era promover ações que fortalecessem os laços económicos regionais e posteriormente estabelecer outros modos de coordenação e harmonização no sentido de uma comunidade económica africana.

Na promoção das cooperações regionais foram implementadas algumas organizações das quais se destacam:

- Mercado Comum da África Oriental e Austral (COMESA)
- Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC)
- Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO em francês e ECOWAS em inglês)

Com o aumento de territórios africanos a serem declarados independentes o número de acordos de cooperação económica e organizações criadas para sustentar os objetivos e princípios acordados foi aumentando. As decisões tomadas e as estratégias definidas em teoria lançaram uma vaga de esperança sobre o desenvolvimento dos novos países e foram marcos importantes de afirmação dos países africanos perante o mundo e o seu papel enquanto continente independente e não apenas extensão da Europa.

De modo a visualizar melhor os objetivos e fases de processo de Integração Regional e para entender os níveis de integração, apresenta-se a seguinte corrente cronológica.



- Zona de Comércio Livre: Aplicação de tarifas mais baixas no comércio tradicional intra-regional.
- Área de Comércio Livre: Livre circulação de bens e serviços produzidos dentro da área e cada Estado Membro aplica regime próprio de tarifas aos bens externos.

- União Aduaneira: Comércio livre entre os Estados Membros, mas com um Imposto Externo Comum.
- Mercado Comum: Livre circulação de capital e trabalho, abrangendo harmonização do comércio, tipos de câmbio, políticas fiscais e monetárias.
- Comunidade Económica: implementação de moeda comum e política macroeconómica comum.

Em termos gerais inclui-se um quadro histórico síntese de alguns acordos e organizações criadas e principais objetivos:

Tabela II-1- Acordos e Organizações Internacionais Africanas

Data e local de Fundação	Designação	Objetivos Principais
1889	SACU -União Aduaneira da África Austral	Tarifa externa Comum
25 de Maio 1963 em Addis Abeba  Substituída pela UA em 2002	OUA – Organização da Unidade Africana 32 Estados União Africana	Defesa da independência dos países africanos colonizados e neocolonizados; Promoção da paz e da solidariedade Defesa dos interesses políticos, económicos e sociais dos países-membros e da África em geral.
9 de Julho 2002	UA - União Africana	Acelerar a integração sócio económica do continente
1964 – Brazzaville Substituída em 1994 pela CEMAC	UAEAC – União Aduaneira e Económica da África Central	Livre comércio Tarifa externa Comum de Importação
1994	CEMAC – Comunidade Económica e Monetária da África Central	Promoção de uma região de cooperação económica comum Implementar moeda única Central Africa CFA franco
1967 Dissolvida em 1977 2000 -	EAC – Comunidade da África Oriental	Implementar zona de comércio livre Em 2008 expansão de comércio livre a membros da SADC e COMESA - plano de lançamento de união monetária até 2023
1975-	CEDEAO – Comunidade Económica dos Países da África Ocidental	Zona Económica Comum
1994-	UEMOA – União Económica e Monetária para a África Ocidental	Implementar Moeda única dentro de 7 países da CDEAO
1 de Abril 1980 Lusaka  Substituída a 17 de Agosto de 1992 por SADC	SADCC – Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral SADC – Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral	Minimizar a dependência económica em relação à África do Sul na época do Apartheid Cooperação e desenvolvimento regional antes de integração de mercado. Desenvolvimento sustentável e crescimento económico Promoção de emprego na região
1994	COMESA – Mercado Comum da África Oriental e Austral	Promoção da prosperidade económica Área de livre Comércio

Fonte: Elaboração própria com base no trabalho de Daniel Bach 2000.

O quadro foi elaborado com elementos do trabalho desenvolvido por Daniel Bach<sup>20</sup> sobre “O Reavivamento da integração Regional em África”<sup>21</sup> em que aprofunda os propósitos da criação das organizações e acordos e os seus reais efeitos, incluindo um subcapítulo sobre os “alcances desapontantes das instituições regionais<sup>22</sup>”, dando como primeiro exemplo a OUA, a qual, passados 7 anos da assinatura do Plano de Abuja, em 1991, e que previa a criação de um mercado comum continental até 2025 não apresentava evidências de medidas em marcha para atingir o referido objetivo.

Refere-se ainda o ECOWAS “Trade Liberalization Scheme” (ETLS) cujo protocolo sobre o livre movimento de bens e serviços entrou em vigor a 1 de janeiro de 1990; com o objetivo de estabelecer uma união comum no prazo de 15 anos (1990-2005). Contudo, 20 anos depois, observava-se que os protocolos não tinham sido estabelecidos e que os grandes desafios para a sua implementação residiam na falta de informação e de infraestruturas adequadas. (Arnold, 2001, p. 175) ; Alawode; 2009, p. 30). No entanto o comércio entre países da ECOWAS teve um aceleração acentuada graças à política de moeda única comum (UEMOA).

Apresenta-se, na Figura II-1 Mapa das Alianças Económicas, um mapa das alianças económicas vigentes e alguns dados relevantes em que, como é possível verificar num continente tão vasto as políticas de regionalizações foram intensificadas e as áreas económicas comuns têm vindo a aumentar. Com a estabilização política sentida na primeira década do milénio verifica-se ainda um progresso nos objetivos e ambições destas alianças políticas e económicas formadas nos últimos 50 anos. Hoje é possível acreditar que alguns dos desígnios traçados no momento da sua fundação poderão efetivamente vir-se a materializar e em zonas como a CEMAC, com a implantação de moeda única e livre comércio e movimentação de pessoas, e assim poder-se aproximar de um modelo de integração como o da União Europeia.

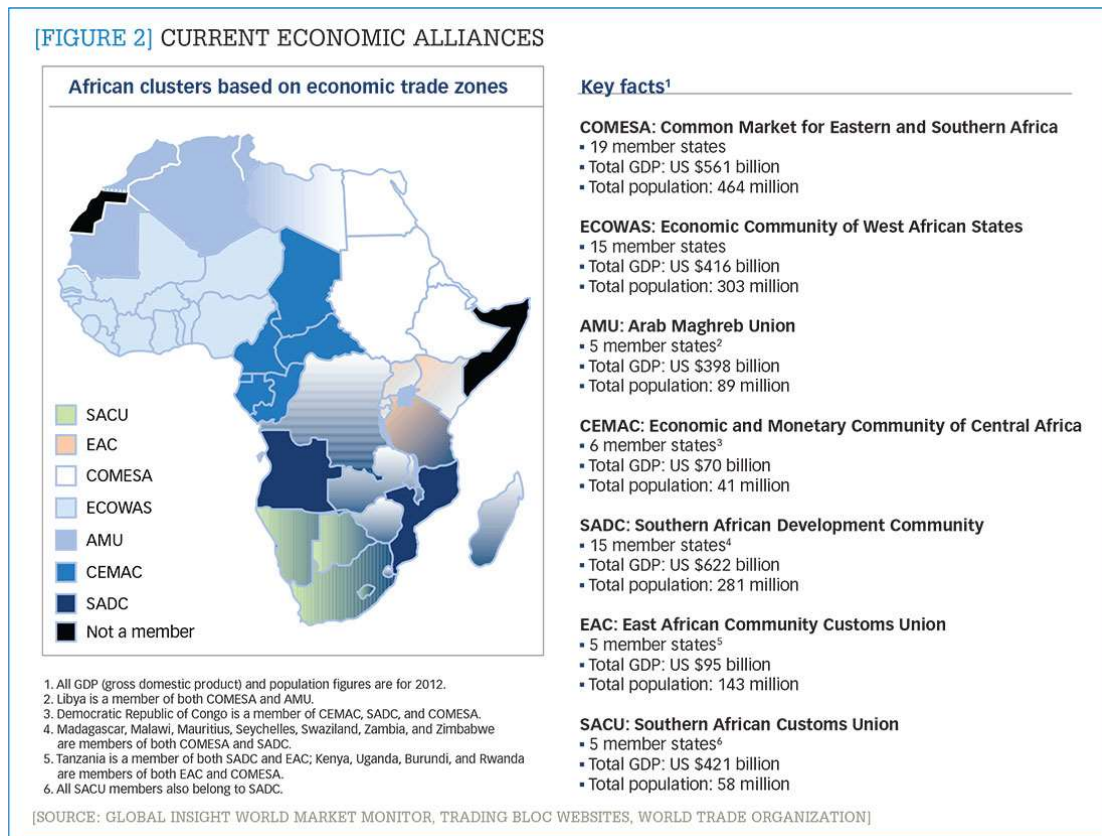
---

20 Director de investigação no CNRS (National Centre for Scientific Research); Professor no Institut d’Etudes Politiques – Universidade de Bordéus; Investigador no CEsa-ISEG/ULisboa

21 Título Original “The Revival of Regional Integration in Africa”. Documento de Trabalho nº 56 do Centro de Estudos sobre África do Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa (ISEG, Lisboa 1999). O Documento não se encontrava paginado.

22 Versão original “The disappointing achievements of regional institutions”

Figura II-1 Mapa das Alianças Económicas



Fonte: Global Insight World Market Monitor, Trading Bloc Websites, World Trade Organization 2015

A globalização e regionalização de África é um tema vasto e complexo, conforme apresentado sucintamente neste início de dissertação. Tendo elencado as ideias principais sobre o tema passa-se a detalhar apenas as regionalizações na área geográfica que se pretende analisar, onde se inserem os estudos de caso, designadamente os corredores de Desenvolvimento de Moçambique, na África Austral.

#### II.4. As Organizações Regionais e Alianças na Região da África Austral

A delimitação da região da África Austral ou região Sul Africana não é consensual, nem mesmo entre as principais organizações internacionais como a ONU ou Banco Africano de Desenvolvimento (BAfD).

Por exemplo, de acordo com o portal (website) da ONU, a região Sul Africana é composta apenas por cinco países: Botswana, Lesoto, Namíbia, África do Sul e

Suazilândia. Não contemplando sequer Moçambique que integra um dos 18 países que fazem parte da região do Este.

De acordo com Arnold (2001, p. 15), África encontra-se dividida em sete regiões e Moçambique encontram-se na região Sul Africana, a qual é composta ainda por Angola, Zâmbia, Malawi, Zimbabwe, Botswana, Namíbia, África do Sul, Lesoto e Suazilândia.

Este estudo incide sobre a região Sul de África ou África Austral conforme definida pelo BAfD no seu portal (website) oficial<sup>23</sup>.

Os países que figuram nessa região são doze: África do Sul, Angola, Botswana, Lesoto, Malawi, Maurícias, Moçambique, Namíbia, São Tomé e Príncipe, Swazilândia, Zâmbia e Zimbabwe.

Nesta região encontram-se ativas as seguintes alianças económicas regionais:

- SACU – União Aduaneira da África Austral
- SADC - Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
- COMESA - Mercado Comum da África Oriental e Austral
- EAC – Comunidade Africana Oriental
- IOC – Comissão do Oceano Indico<sup>24</sup>

Por uma questão de reconhecimento de siglas apresentam-se as mesmas na versão original, com as designações em inglês em nota de rodapé.

A SACU é a união aduaneira mais antiga do mundo, tem origem em 1889 na Convenção da União Aduaneira e os membros originais eram os *Orange Free States* (República Boer) e *Cape of Good Hope* (colónia britânica). Atualmente fazem parte a África do Sul, Botswana, Lesoto, Namíbia e Suazilândia. (Lee, 2003, p. 74)

A SADC é composta exclusivamente por Países da região da África Austral, que foi criada em 1992 e veio substituir a SADCC (Conferência de Coordenação para o

---

<sup>23</sup> <https://www.afdb.org/en/countries/>

<sup>24</sup> SACU – Southern African Customs Union  
SADC – Southern African Development Community  
COMESA - Common Market for Eastern and Southern Africa  
EAC- East African Community  
IOC – Indian Ocean Commission

Desenvolvimento da África Austral) que havia sido criada em 1980 para fazer face à África do Sul. A primeira organização era composta por Angola, Botswana, Lesotho, Malawi, Moçambique, Suazilândia, Zâmbia e Zimbabwe e oficializaram a união através da Declaração de Lusaka “*Towards Economic Liberation*”<sup>25</sup> e Bach (2000) apresenta esta união como um “juntar forças” face à poderosa África do Sul, que na época, apesar de mais desenvolvida que os países vizinhos mantinha o regime de apartheid. Após um período de conflito da África do Sul com os restantes países da região, a SADCC evoluiu para a SADC com os seguintes objetivos:

- Alcançar o crescimento e desenvolvimento económico, aliviar a pobreza, aumentar a qualidade de vida da população e facultar auxílio aos mais desfavorecidos;
- Desenvolver valores políticos, sistemas e instituições comuns;
- Promover e defender a paz e a segurança;
- Promover o desenvolvimento sustentável por meio da interdependência coletiva dos estados membros e da autoconfiança;
- Promover o desenvolvimento sustentável na base da cooperação entre os Estados Membros.
- Atingir a complementaridade entre as estratégias e os programas nacionais e regionais;
- Promover e maximizar a utilização do emprego produtivo e utilização dos recursos da região;
- Atingir a utilização sustentável dos recursos naturais e a proteção efetiva do meio ambiente;
- Reforçar e consolidar as afinidades culturais, históricas e sociais de longa data da região.

No âmbito do presente estudo é focado o quarto objetivo mencionado sobre a interdependência coletiva dos estados em que não deixa de se observar como a existência de corredores de transporte e desenvolvimento transnacionais são importantes na prossecução desse objetivo.

---

<sup>25</sup>No sentido da libertação económica (tradução livre da autora)

Todos os Estados Membros da SACU fazem parte da SADC, o que nos leva a questionar a pertinência da sobreposição destas comunidades, (Lee 2000, p. 85) defende mesmo que uma estratégia de integração de mercado da SADC que incluía a SACU está destinada a ter insucesso. A SADC deveria adotar uma estratégia de integração regional alternativa para lidar com a realidade da SACU.

A COMESA (Common Market for Eastern and Southern Africa ) foi criada em 1981 e começou como uma área de comércio preferencial para países do Sul e Este de África. Os Membros fundadores são Comoros, Djibuti, Etiópia, Malawi, Maurícias, Somália, Uganda e Zâmbia. A ideia do acordo já vinha de meados 60. No entanto, cresceu oficialmente a partir do lançamento do Plano de Ação de Lagos (LPA) e do Ato final de Lagos (FAL) em 1980 que era suportado pela UNECA. Especificamente, a LPA e a FAL projetavam a integração económica do continente e a eventual criação da Comunidade Económica Africana via organizações económicas sub-regionais. O principal objetivo consistia em aumentar a integração do mercado até à criação de um mercado comum. Moçambique fez parte da COMESA, mas retirou-se em 1995 devido a conflitos de interesse com a SACU e a sobreposição de acordos com entidade regionais diferentes. A prossecução de objetivos semelhantes com diferentes grupos de Estados dificulta a implementação de agendas em simultâneo, como “remar em dois sentidos “ao mesmo tempo.

A EAC é uma organização intergovernamental originalmente composta pelo Quênia, Uganda e Tanzânia e mais recentemente Rwanda (2007), Burundi (2007) e Sudão do Sul (2016).

A IOC é uma organização intergovernamental composta por cinco países africanos constituídos por ilhas no oceano indico as Comores, Madagáscar, as Reunião Maurícias e Seychelles.

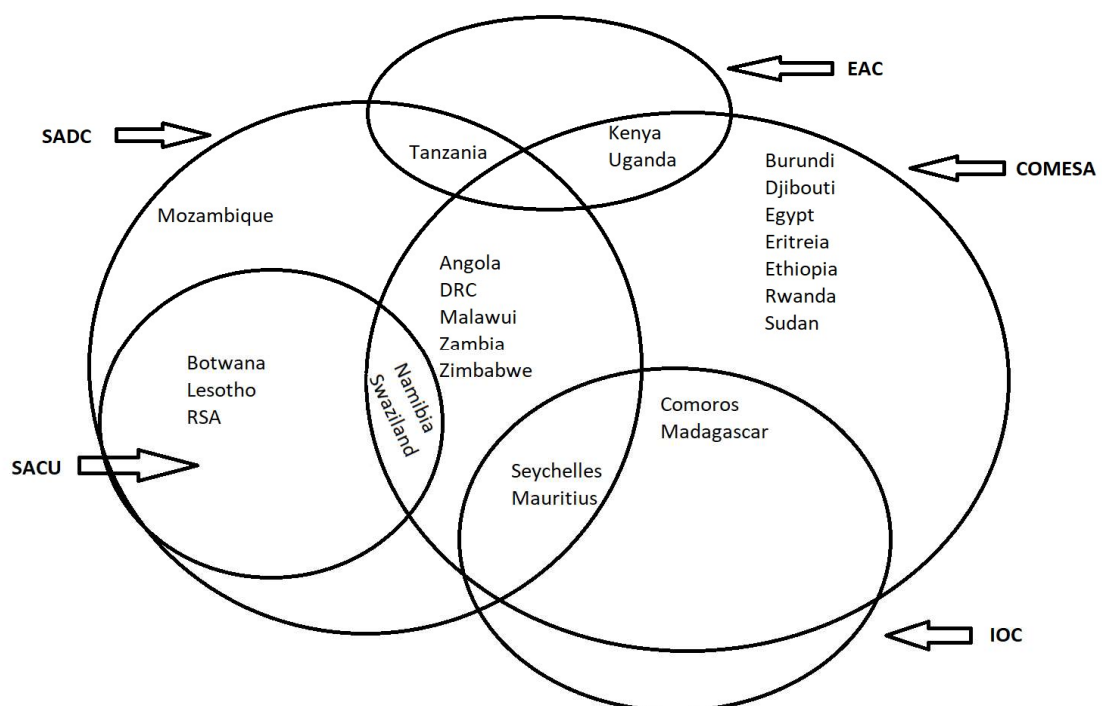
Destas organizações e alianças descritas destaca-se a SADC em que Moçambique desempenhou o pelouro dos transportes desde a fundação, então SAADC. Madalena da Fonseca, 2004, refere a oportunidade perdida de Moçambique atrair a si projetos nessa



área que pudessem transformar os corredores de crescimento em verdadeiros corredores de desenvolvimento.

Os benefícios da intensificação das regionalizações são imensuráveis, no entanto a forma confusa, a sobreposição (overlapping) ilustrada Figura II-2 Sobreposição de associação em Organizações Económicas Regionais, de acordos e *memorandus* de entendimento, por vezes contraditórios, tem prejudicado o aclamado objetivo final de desenvolvimento dos países subdesenvolvidos e de acabar com a pobreza extrema.

Figura II-2 Sobreposição de associação em Organizações Económicas Regionais



Fonte: Overlapping Membership in Regional Economic Organisations (C.Lee 2003; 74)

É importante que os Estados Africanos se afirmem na economia global, não deixando, no entanto, de ser absorvidos por esta. Neste sentido é importante mencionar algumas políticas de proteção das economias locais, nomeadamente nas políticas de emprego, em que muitos estados africanos limitam a contratação de estrangeiros como forma de obrigar a contratação de mão de obra local, ou mesmo a obrigatoriedade de as empresas estrangeiras, que queiram investir no país, sejam detidas, na sua maioria, por cidadãos de nacionalidade local. Pretende-se assegurar que as políticas macroeconómicas contribuam para a expansão de oportunidade de trabalho e emprego

efetivo e de qualidade com vista a minimizar os efeitos negativos da globalização e da abertura ao comércio externo sobre o mercado de trabalho nacional<sup>26</sup>.

A adesão dos países aos Programas de Ajustamento Estrutural (PAE) do Fundo Monetário Internacional (FMI) no final da década de 1980, implicou alguma abertura de mercado, e, apesar dos esforços e de algumas reformas implementadas para proteção das economias locais, a liberalização do comércio expôs o fraco nível de competitividade internacional da indústria local, levando à ruína de alguns sectores, como por exemplo o sector têxtil.

A União Africana, na 18ª Sessão Ordinária da Conferência dos Chefes de Estado e de Governo, realizada em Adis Abeba, Etiópia, em janeiro de 2012, adotou a decisão de estabelecer uma Área Continental de Livre Comércio (CFTA)<sup>27</sup> até 2017.

#### Objetivos da CFTA:

- Criar um mercado único continental para bens e serviços, com livre circulação de empresários e investimentos, e assim preparar o caminho para acelerar o estabelecimento da União Aduaneira Continental e da união aduaneira africana.
- Expandir o comércio intra-africano através de uma melhor harmonização e coordenação dos regimes e instrumentos de liberalização do comércio e facilitação em todas as RECs e em toda a África em geral.
- Resolver os desafios da participação duplicada em diferentes acordos e organizações de integração regional, o *overlapping* e agilizar os processos de integração regional e continental.
- Aumentar a competitividade no nível industrial e empresarial, explorando oportunidades de produção em escala, acesso ao mercado continental e melhor realocação de recursos.

---

<sup>26</sup> Versão final da política de Emprego de Moçambique publicada a 26/05/2016 – pág. 24.

<sup>27</sup> CFTA - Continental Free Trade Area

Na persecução destes objetivos foi ainda estabelecido um Plano de Ação para promover o comércio Intra-Africano (BIAT)<sup>28</sup>. O BIAT definiu como objetivo a duplicação das trocas comerciais entre 2012 a 2022. O BIAT identifica ainda sete grupos diferentes, áreas a trabalhar: política comercial, facilitação do comércio, capacidade produtiva, infraestrutura relacionada ao comércio, financiamento do comércio, informações comerciais e integração do mercado de fatores. Com o acordo dos 54 Estados africanos a CFTA abrangerá uma população combinada de mais de mil milhões de pessoas e um PIB estimado de US \$ 3,4 trilhões.<sup>29</sup>

Apesar da data estimada de entrada em vigor da CFTA fosse inicialmente 2017, até ao momento (2018) não foi implementada. Devido à complexidade do processo é difícil apresentar uma previsão concreta de quando a mesma poderá entrar em vigor.

No próximo capítulo o enfoque será nas Instituições Financeiras Internacionais cujo papel será fundamental para entender as abordagens/ projetos de construção de infraestruturas de transportes.

---

<sup>28</sup> BIAT - Boost Intra-Africa Trade

<sup>29</sup> Informação disponível no portal oficial da União Africana: <https://au.int/en/ti/cfta/about> (acedido a 27/09/2018)

## **CAPÍTULO III. OS ORGANISMOS FINANCIADORES**

### **III.1. Considerações Gerais**

O presente capítulo aborda a questão dos organismos financiadores dos projetos de infraestruturas de transportes. Qualquer projeto a ser desenvolvido, seja em que contexto for, necessita de um ingrediente fulcral: Capital.

Neste sentido, urge colocar a seguinte questão, a saber: Quais os maiores investidores/ financiadores de capital para o desenvolvimento de projetos de construção, recuperação e/ou manutenção de infraestruturas de transportes?

Os projetos de infraestruturas de transportes têm características específicas que dificultam a atração de financiamento. Este aspeto é justificado tanto em termos de elevados montantes a investir previamente à implementação dos projetos, montantes esses necessários para estudos geográficos, económicos e ambientais, como em termos dos longos prazos de concretização prevista e desvios esperados em termos dos longos prazos de concretização previstos e desvios esperados na fase de construção e implementação. Adicionalmente, deve ser ainda considerada a transnacionalidade dos projetos, o que implica considerar as dificuldades nas diferentes jurisdições, instabilidade da moeda e taxas de conversão.

As infraestruturas de transporte acarretam elevados custos fixos e, na região da África Subsaariana, caracterizada pela baixa densidade populacional fora dos grandes centros urbanos, apresentam ainda um risco acrescido de retorno económico face a qualquer outra região do mundo (Jervis, 2015, p. 92).

A localização dos Estados na África Subsaariana, longe dos maiores centros de consumo como seja o Norte de África que fica junto aos mercados Europeus, tem sido amenizada pela revolução das tecnologias de informação e comunicações móveis. No entanto, revela-se ainda necessário empreender elevados montantes de investimentos em projetos de ligações físicas em infraestruturas de transportes como linhas rodoviárias, ferroviárias e portos que sustentem e projetem o crescimento Africano no futuro (Jervis, 2015; Etzo and Collender 2010).

No presente capítulo é apresentado um breve enquadramento histórico dos principais atores de financiamento dos projetos de infraestruturas de transportes, os seus possíveis interesses e como o envolvimento destes pode ter influenciado as políticas de transportes implementadas pelos Estados Africanos no geral e em particular na região da África Austral e Moçambique.

### **III.2. Enquadramento**

Durante as décadas de colonialismo os principais financiadores de projetos de infraestruturas de transporte de cada Estado Africano eram os respetivos Estados colonizadores, sendo que eram estes ainda os responsáveis pelo desenho estratégico de desenvolvimento das infraestruturas de transporte nas regiões. No entanto, conforme já debatido no capítulo anterior, o propósito desse investimento era a extração das matérias primas e outros recursos agrícolas para as metrópoles. Nesse sentido, o foco do investimento em si era portanto o de facilitar o comércio bilateral, o qual se mantinha no topo da cadeia de valor da indústria extrativa e ia plenamente de encontro às necessidades das metrópoles e não das regiões locais, o que promovia em consequência um desenvolvimento económico favorável a estas sem atender as necessidades locais.

Com a independência, os novos Estados Africanos, maioritariamente debilitados por lutas pela autonomia, tiveram que procurar outras formas de financiamento para desenvolverem os seus territórios. Numa primeira instância, África converteu-se no palco da rivalidade e competição por parte das grandes superpotências mundiais (EUA vs URSS)<sup>30</sup> e seus aliados, blocos capitalistas vs blocos comunistas a tentar ganhar terreno e influência na esfera mundial e que forçaram a implementação de políticas económicas de acordo com os próprios sistemas políticos sem a adaptação necessária aos territórios em que eram aplicados. A implementação de modelos copiados, que tiveram sucesso no desenvolvimento inicial destas superpotências não se verificou bem sucedido nos Estados Africanos e a rivalidade dos Estados originários transpunha-se para os Estados que os implementavam não dando azo à aproximação de Estados

---

<sup>30</sup> EUA – Estados Unidos da América  
URSS – União das Republicas Socialistas Soviéticas

vizinhos que não partilhassem o mesmo sistema político e económico. Os Estados apoiados pelo sistema democrático apoiavam-se ainda nas instituições de Bretton Woods<sup>31</sup>.

Os financiamentos concedidos por estas instituições não eram cedidos sem contrapartidas. A implementação de programas de ajustamento estrutural, além da aceitação da dívida financeira nas condições impostas, eram requisitos obrigatórios para a obtenção do capital solicitado. Com isto, além da economia, também a política de um Estado tinha de seguir as diretrizes destas instituições.

Quando a ideia moderna de Desenvolvimento nasceu nos finais das décadas de 40 e início da década de 50 foi dada grande ênfase à teoria dos efeitos dinamizadores da construção de grandes infraestruturas, captando elevados montantes de investimento em projetos de construção de portos, estradas e linhas férreas (Nugent, 2018, p. 22); (Hoyle e Hiling 1970)

A esperança de resultados económicos visíveis, no imediato, desapontou investidores, e no final da década de 70, a fonte de financiamento extinguiu-se ou reduziu-se quase por completo. Essa situação desencadeou um processo de atrito que levou ao abandono de projetos e sistemas de transportes já contruídos e que sem a manutenção adequada rapidamente se degradaram. Nugent (2018, p. 22) aponta como exemplo o declínio do sistema ferroviário, cuja implementação acabou por ser vista como desadequada e demasiado dispendiosa para fazer face às necessidades de transporte dos Estados Africanos.

Por diversas razões os programas implementados não foram bem-sucedidos, apontando-se como principais causas a corrupção ou ditaduras disfarçadas, entre outros. Como tal, a década de 80, foi considerada mais tarde como a década perdida (Meredith, 2005, p. 368) no que toca ao desenvolvimento dos Estados Africanos no geral.

---

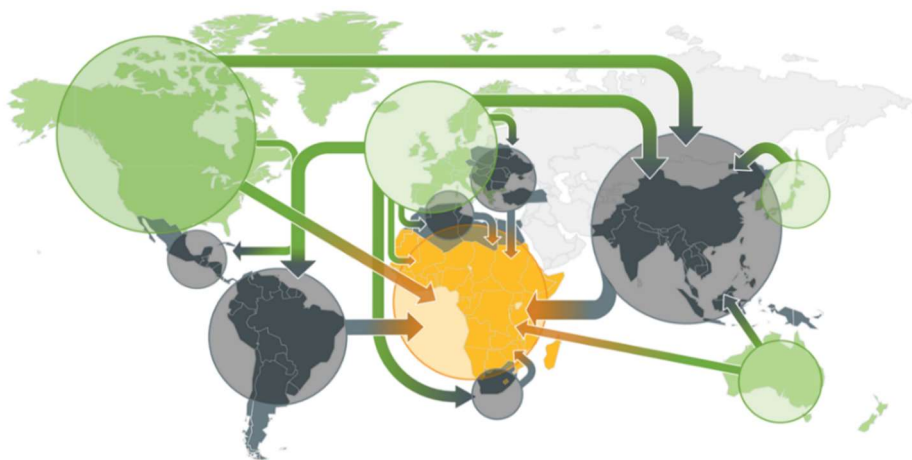
<sup>31</sup> As apelidadas instituições de Bretton Woods foram criadas em 1944 por iniciativa dos Estados Unidos após uma conferência monetária. Fazem parte as instituições financeiras internacionais como o Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BIRD), mais conhecido por Banco Mundial (BM) e o Fundo Monetário Internacional (FMI).

O final da Guerra Fria, de acordo com Stephen Wright, marcou um ponto de viragem do envolvimento destas superpotências no continente Africano, na medida em que estas deixaram de estar subordinadas à sua lógica da rivalidade.<sup>32</sup>

A década de 90 ficou marcada pelo rápido crescimento económico asiático, e a ascensão dos chamados BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul). Neste contexto, a procura de matérias primas e recursos naturais existentes em abundância no continente africano disparou. Os preços no mercado inflacionaram e, de modo a garantir o acesso às matérias primas e recursos necessários para manter o crescimento económico em ascensão, as potências emergentes viraram-se para África.

No passado a redução dos custos financeiros e temporais dos transportes e a otimização das cadeias logísticas permitiu a realocação dos grandes centros industriais para longe dos grandes centros de consumo, para regiões com um custo de mão de obra mais reduzido ou junto às fontes das matérias primas e recursos naturais, tal como pode ser observado na Figura III-1 Realocação Industrial de Potências emergentes para países africanos. Numa primeira onda de realocação os movimentos partiram da Europa, Estados Unidos e Austrália para América Latina, Sudoeste Asiático, Europa de Leste e ainda região Norte de África e África do Sul, conforme transição das zonas verdes a zonas cinzentas. Atualmente assiste-se a uma segunda vaga de realocação focada nas regiões de África abundantes de recursos energéticos e matérias primas, conforme transição de zonas verdes e cinzentas para amarelo.

Figura III-1 Realocação Industrial de Potências emergentes para países africanos



Fonte: Relatório African Development Bank 2015 “Rail Infrastructure in Africa”

Source: ALG

<sup>32</sup> Cláudio Andrade - A Política Externa de Cabo Verde e a sua Diáspora – Tese Outubro 2016, pág 22.

De maneira a continuar a atrair e a manter o interesse de novos desenvolvimentos industriais nesta região do continente Africano, é indispensável o desenvolvimento das infraestruturas de transporte que sejam competitivas com outras regiões do mundo. A melhoria das conexões, especialmente via ferroviária, tem sido decisivo na conexão de grandes áreas industriais com áreas logísticas (African Development Bank, 2015 b), p. 22).<sup>33</sup>

Em 2001 o grupo G-8 (formado pelo conjunto de Países França, Estados Unidos, Reino Unido, Alemanha, Itália, Japão, Canadá e Rússia) assumia um compromisso de desenhar um plano de ação em colaboração com líderes do continente Africano (Arkhangerskaya & Shubin, 2013, p. 8). Em 2005, na 31ª cimeira do G-8, em Gleneagles, foi lançado o ICA – Consórcio para as Infraestruturas em África<sup>34</sup> focado em 4 sectores: energia, transportes, água e tecnologias de informação e comunicação. A par do G-8 o ICA é composto pela República da África do Sul, o grupo do Banco Mundial, o grupo do Banco Africano de Desenvolvimento, a Comissão Europeia, o Banco Europeu de Investimento e o Banco de Desenvolvimento da África Austral. Embora não seja um organismo financiador, o ICA funciona como uma plataforma de alavancagem do financiamento de projetos de infraestruturas e programas em África.<sup>35</sup>

As principais potências emergentes, designadamente a China e a Índia, investiram no desenvolvimento de relações bilaterais com alguns Estados Africanos de interesse estratégico. O fortalecimento destas relações tem-se baseado no financiamento de projetos de grandes infraestruturas, maioritariamente no setor dos transportes e comunicações. O investimento nestes setores defende os próprios interesses de acessibilidade nos dois sentidos: primeiro na melhoria do acesso aos recursos naturais para alimentar a própria indústria e segundo no acesso aos mercados para escoamento dos seus produtos. Deste modo, considera-se que o investimento, por parte das principais potências emergentes, no sector dos transportes serve os interesses

---

<sup>33</sup>Rail Infrastructure in Africa Financing Policy Options. Report from the Transport, Urban Development & ICT Department

<sup>34</sup> Designação original ICA – The Infrastructure Consortium for Africa

<sup>35</sup> ICA Report 2016 - Infrastructure Financing Trends in Africa - 2016



e objetivos de crescimento do comércio com um posicionamento privilegiado na cadeia de valor.

O financiamento do desenvolvimento no continente Africano teve desde sempre um percurso tumultuoso, dependente de origens externas. no entanto das lições aprendidas nas últimas três décadas e com os Objetivos Sustentáveis de Desenvolvimento (SDG) traçados para as Agendas de Desenvolvimento 2030<sup>36</sup> e Agenda 2063 têm promovido uma onda inovadora de estratégias focadas em assegurar um quadro de desenvolvimento transformador desenhado de modo a assegurar a autoconfiança e obtenção por meios próprios de meios de financiamento.<sup>37</sup> A identificação e integração de objetivos específicos definidos nos SDG nas políticas internacionais e regionais de cada Estado, inclusive nos objetivos dos projetos de desenvolvimento financiados por Organizações internacionais permite analisar e avaliar o progresso da uma agenda mundial comum.

No setor das infraestruturas de transporte destaca-se o objetivo 9 dos SDG “Indústria, Inovação e Infraestruturas” que de uma forma detalhada prevê de forma específica “9.1 O desenvolvimento de infraestruturas de qualidade, confiáveis e resilientes, incluindo uma infraestrutura regional e transfronteiriça para apoiar o desenvolvimento económico e o bem-estar humano, com foco no acesso económico e justo para todos”.<sup>38</sup> Com indicadores de progresso definidos pelos “9.1.1 Proporção de população rural que vive dentro de distância de 2km de uma estrada resistente às diferentes estações do ano” e “9.1.2 Número de passageiros e volume por meio de transporte”<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> As Nações Unidas definiram 17 Sustainable Development Goals (SDG) em 2015, baseados nos 8 Objetivos de Desenvolvimento do Milénio entre 2000 e 2015 com vista a criação de um novo modelo global para acabar com a pobreza, promover a prosperidade e o bem estar de todos, proteger o meio ambiente e combater as alterações climáticas.

<sup>37</sup> Illicit Financial Flows, pág. 1

<sup>38</sup> Texto original “ Develop quality, reliable, sustainable and resilient infrastructure, including regional and transborder infrastructure, to support economic development and human well-being, with a focus on affordable and equitable access for all .

<sup>39</sup> Informação disponível no site <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg9> acessado a 16/08/2018

### III.3. O papel da China

*“There is no doubt that China is Africa’s biggest trading partner. #China is rapidly changing its investment model. It is moving towards private sector model of financing.” - Akinwumi Adesina, President of the African Development Bank. #FOCAC2018 #FOCAC #business*<sup>40</sup>

No início do novo milénio, a China preparava o processo de entrada na Organização Mundial do Comércio (OMC), com o objetivo de aumentar e diversificar as suas trocas comerciais. A necessidade de exploração de recursos naturais para alimentar o seu crescimento indicava o interesse económico da China em África (Brautigam, 2009, p. 86). Numa estratégia diferenciadora dos dadores tradicionais, a China pretendia estabelecer uma aproximação suave e não invasora, tal como o professor de Harvard Joseph Nye apelidou de “soft power” (que se pode traduzir por poder não dominador) e, nesse sentido, em 2000, Beijing acolhia o fórum China- África. Em 2005, reforçando essa estratégia, o presidente chinês Hu Jintao declarava o compromisso da China em financiar os SDGs (Ibidem, p. 87). O trabalho de Deborah Brautigam<sup>41</sup> no livro “O presente do Dragão: A verdadeira história de China em África”<sup>42</sup> debruça-se ainda sobre as seguintes questões polémicas: “A China é um doador desonesto, como sugerem alguns analistas de mídia? Ou a China está ajudando o mundo em desenvolvimento a abrir um caminho para sair da pobreza, como afirmam os chineses?” Neste subcapítulo abordam-se alguns movimentos políticos que sustentam ambas teorias.

A China lançou recentemente (2013) a iniciativa “One Belt One Road ” (O.B.O.R), cuja possível tradução é “uma correia, uma estrada”, como a nova Rota da Seda<sup>43</sup>. Para implementação e desenvolvimento do projeto a China alocou 1 trilião de dólares, através de empréstimos bancários de grandes bancos nacionais chineses para projetos de construção de portos, estações energéticas, linhas ferroviárias, estradas e todas as

---

<sup>40</sup> Tradução: Não existe dúvida de que a China é o maior parceiro comercial de África. A China está a mudar rapidamente o seu modelo de investimento. Está a direcionar-se para o modelo de financiamento privado.

<sup>41</sup> Professora de Economia Política Internacional Bernard L. Schwartz e Diretora do Programa de Desenvolvimento Internacional (IDEV), e a iniciativa de Pesquisa China- África na escola de Estudos Avançados na Universidade Johns Hopkins (SAIS) em Washington, DC.

<sup>42</sup> Título original: “Dragon’s Gift: The Real Story of China in Africa”

<sup>43</sup> Rota da Seda – série de rotas estabelecidas utilizadas por caravanas e embarcações marítimas para o comércio da seda do extremo Oriente para o Ocidente, passando pela Índia, posteriormente ultrapassado pela descoberta do caminho marítimo para a Índia.

pontes e túneis necessários que interligam 65 países dos continentes Africano e Euroasiáticos de modo a conectá-los com a China.

A iniciativa O.B.O.R. foi inspirada no plano Marshal dos EUA<sup>44</sup>, mas não sem lançar a controvérsia sobre o real interesse da China neste investimento de dimensão sem precedentes. Na verdade, as infraestruturas de transporte facilitarão a importação direta das matérias primas e minerais necessários para abastecer a produção chinesa que por sua vez terá acesso facilitado a estes mercados para depois vender os seus produtos com valor industrial acrescentado. Uma das formas acordadas de pagamento dos empréstimos concedidos em forma de construção das infraestruturas é a cedência de direitos de exploração de minas e outros recursos de interesse para a economia chinesa, portanto na realidade os estados Africanos que concordam com este sistema de empréstimo não sentem o peso da dívida nos seus cofres, não impõem limites à exploração, não forçam as mesmas regras de proteção da economia local, nomeadamente a obrigatoriedade de contratação de mão de obra nacional.<sup>45</sup>

Em termos políticos, a China tenta transmitir a ideia de que o O.B.O.R é sobre paz, abraçando o conceito com designação inglesa de “Coopetition” numa mistura das palavras competição e cooperação. Quando questionados sobre o perigo de sobre-endividamento dos Estados Africanos que têm falta de mecanismos de financiamento próprios a China reconhece que a riqueza em recursos naturais colmata esse risco financeiro.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> Marshal Plan – Iniciativa Norte Americana de ajuda à reconstrução das infraestruturas da Europa de Leste após o final da II Guerra Mundial de modo a prevenir a expansão do comunismo da URSS.

<sup>45</sup> Versão final da politica de emprego 26.05.2016 Ponto 5.1.2 “a) Assegurar a obrigatoriedade de utilização de mão-de-obra-nacional sempre que esteja disponível, recorrendo-se à mão-de-obra estrangeira apenas quando não houver nacionais de igual qualificação e experiência.”

<sup>46</sup> Vídeo “China’s New “Silk Road”: Future MEGAPROJECTS, The Daily Conversation publicado a 02/06/2017 por Bryce Blank (acedido a 21/06/2018)

De acordo com Irene Yuan Sun<sup>47</sup>, na sua obra “The Next Factory of the World How chinese investment is reshaping Africa”<sup>48</sup>, apresenta a teoria da dança dos Leões e dos Dragões, alusivo às parcerias estabelecidas, reforçando que o crescimento do comércio, desde o virar do milénio tem crescido 20 por cento ao ano, o que fez da China o maior parceiro económico de África. Yuan Sun defende ainda o papel da China, não como o de um explorador de recursos naturais, mas o de um empreendedor disposto a construir em África o que aprenderam no processo de construção da China, uma potencial indústria global, focada não na pobreza do continente, mas no potencial de riqueza, focada em estratégias de industrialização tais como as seguidas pelos Estados Unidos no século XIX, o Japão no início do século XX e dos Tigres Asiáticos no final do século XX. No seu estudo Yuan Sun apresenta ainda estudos de casos reais, com visitas pessoais a fábricas no interior de países Africanos testemunhando a criação de postos de emprego reais preenchidos por africanos locais.

Chris Alden (2007, p. 5) lança a questão sobre a verdadeira natureza das relações China-África, serão “parceiros, concorrentes ou colonizadores?”, que debate as discussões políticas geradas em torno do ritmo acelerado com que as relações China-África se têm alterado, e que sumariza em três perspetivas diferentes: na primeira a aproximação da China como um parceiro de desenvolvimento, numa estratégia de compromisso a longo prazo, passando a sua experiência recente de superação de país subdesenvolvido e focado numa efetiva parceria de cooperação no caminho de integração mundial, sem negligenciar as necessidades económicas de recursos da China; a segunda perspetiva na aproximação da China enquanto explorador de recursos, competindo o acesso aos mesmos com os Estados Ocidentais entre outros Estados concorrentes, desconsiderando as necessidades de desenvolvimento locais e preocupações ambientais; e a terceira perspetiva numa aproximação com objetivo de alargamento de mercado, tal como nas estratégias de colonização mantendo extração de recursos naturais e matérias primas e invadindo o mercado local com os bens

---

<sup>47</sup>Irene Yuan Sun é co-líder no trabalho da McKinsey sobre o compromisso económico chinês em África e o seu trabalho já foi publicado pela Harvard Business Review, pelo Cornell International Law Journal e pela Johns Hopkins School for Advanced International Studies, da China Africa Research Initiative. O livro “The Next Factory of the World” foi apontado como um dos melhores livros de negócios de 2017 pelo Financial Times.

<sup>48</sup>Tradução livre: “A Próxima Fábrica do Mundo Como o Investimento Chinês está a reformar África”.

manufaturados chineses. A ideia da invasão de produtos chineses no mercado é reforçada ainda por outros autores (Johnson, et al., 2011, p. 117).

Publicações como a DW (Deutsche Welle, canal internacional alemão), lançam a controvérsia com o título “China em África: Maldição ou Benção”<sup>49</sup> apresentando doze sub-questões pertinentes sobre o envolvimento da China no continente Africano, de entre as quais se citam algumas referentes ao setor dos transportes e da exploração de trocas comerciais que se pretende analisar neste estudo e que sumarizam as ideias e teorias que os media internacionais transmitem, e que direta ou indiretamente influenciam a ideia do papel que a China tem desenrolado no desenvolvimento africano:

- “Parceiros igualitários?

A China leva estradas asfaltadas, grandes estádios de futebol e internet de banda larga. Ao mesmo tempo, pede ao continente petróleo e outras matérias-primas. A China já é o maior parceiro comercial de África. Até 2020, o país pretende duplicar o volume de negócios para 400 mil milhões de dólares. Os críticos temem que haja apenas um vencedor nestes negócios: a China.

- TAZARA: o primeiro grande projeto

A cooperação sino-africana começou nos anos 50 e 60. Como sinal da fraternidade socialista, a China financiou a construção de uma linha ferroviária que transportava o cobre da Zâmbia para a cidade portuária da Tanzânia, Dar es salam. O projeto baseava-se na amizade inter-étnica e no trabalho solidário. A ferrovia chamada TAZARA “Tanzania-Zambia Railway” funciona até aos dias de hoje.

- Chegaram para fazer negócios

Com a estratégia “Go Global”, na década de 90, o Governo chinês muda a sua política para África, começando a apoiar empresas do próprio país a fazerem negócios com o continente. O objetivo: proteger os recursos naturais estratégicos e promover o desenvolvimento económico da China. Ou seja, ter África como um parceiro de negócios e mercado para os bens de consumo chineses.

- Críticas do Ocidente

Com a nova política, a China garante para si campos de petróleo e as minas de metais preciosos, não tendo medo de trabalhar com regimes autoritários e corruptos. O país não é bem visto na Europa e nos Estados Unidos. A China só estaria interessada na exploração de recursos naturais, mas não no bem das pessoas, é a crítica do Ocidente.

- Infraestruturas como moeda de troca

A China também faz negócios com o Presidente do Sudão, Omar al-Bashir, procurado pelo Tribunal Penal Internacional por genocídio. O país está a tornar-

---

<sup>49</sup> Publicado a 12/01/2018 por Julia Han e Kathy Sikomba: <https://www.dw.com/pt-002/da-china-para-%C3%A1frica-dinheiro-e-capacetes-azuis/a-37102978> (acedido a 29/06/2018)

se o mais importante investidor na indústria de petróleo sudanês. Além disso, a empresa chinesa de petróleo estatal financia a construção da barragem de Merowe no norte do Sudão.

- Oferta de 150 milhões à União Africana

As boas relações com a África são bem pagas pela China. Em 2012, o país financiou a construção da sede da União Africana, em Adis Abeba. “A China vai ajudar os países africanos a ampliar a sua força e independência”, disse o chefe da delegação chinesa na cerimónia de abertura.

- Concorrentes Desagradáveis

As esperanças de melhores oportunidades em África não atraem apenas as grandes empresas, mas também milhares de cidadãos comuns chineses. Eles abrem pequenas lojas onde vendem produtos chineses baratos: utensílios de cozinha, jóias, dispositivos elétricos. “Muitos comerciantes africanos não estão satisfeitos com a nova concorrência”, diz o queniano David Owiro.

- À espera de novos postos de trabalho

Seja no comércio de retalho ou na construção de estradas “os africanos raramente lucram com investimentos chineses. As empresas trazem os próprios trabalhadores” diz Owiro. Agora, na África do Sul, onde a China acaba de inaugurar uma fábrica de camiões, isso pode mudar. O Governo sul-africano elogia o projeto como um marco para a industrialização africana e espera novos postos de trabalho.

- De exportador a agente de desenvolvimento?

O primeiro-ministro chinês, Li Keqiang, ofereceu dois mil milhões de dólares para um fundo de desenvolvimento para África durante a sua visita ao primeiro-ministro da Etiópia, Hailemarinam Desalegn, em maio de 2014. A liderança chinesa quer abrir um novo capítulo nas relações China-África, passando de país explorador de matérias-primas para agente de um desenvolvimento sustentável.

- Medo pela reputação

“A China teme pela sua reputação no mundo”, diz Sun Yun do centro de pesquisa norte-americano “Brookings”. As alegações nos média de que a China só estaria interessada nas matérias-primas de África levaram a esta mudança. O Governo publicou recentemente uma lista de programas de ajuda ao desenvolvimento, que inclui 30 hospitais, 150 escolas, 105 projetos de energia e água renováveis.”

O papel da China na relação dos recursos naturais e o desenvolvimento das redes de transporte no continente africano é, sem dúvida, incontornável. É inegável o peso que a China tem desempenhado no desenvolvimento desse sector e também na exploração dos recursos naturais. Apesar dos testemunhos negativos do envolvimento da China nos mercados Africanos, são divulgados alguns dados contraditórios recolhidos através de análise a mais de 1000 empresas chinesas a operar em territórios africanos, nomeadamente que 89 por cento dos empregados são de origem africana, 64 por cento das empresas providenciam formação e 44 por cento têm africanos em cargos de gestão (Sun, et al., 2017, p. 11). Esse estudo ressalva ainda que a ação das empresas chinesas

no mercado permitiu reduzir os preços dos produtos existentes em 40 por cento, baseado nas tecnologias e economias de escala tornando assim mais acessíveis a toda a população (Ibidem).

Relativamente ao papel da China em Moçambique, assiste-se ao aprofundamento das relações após visita do presidente chinês Hu Jintao, em 2007, a Moçambique. No âmbito desta visita foram assinados acordos de cancelamento de dívidas e novos pacotes de empréstimos (Brautigam, 2009, p. 162). A nível dos projetos desenvolvidos em infraestruturas de transporte destacam-se os projetos da construção do aeroporto de Maputo inaugurado em 2010, da ponte de Maputo-Katembe, da estrada circular de Maputo em 2012 financiada pelo banco estatal chinês Exim-Bank e construída pela empresa de construção China Road and Bridge Corporation (CRBR) que desenvolveu ainda construção do viaduto para proteger a linha férrea do corredor do Limpopo<sup>50</sup>.

#### **III.4. Financiamento Privado**

Em Países desenvolvidos, como na Europa, o desenvolvimento de parcerias público-privadas para financiamento de grandes infraestruturas de transporte é algo comum, como por exemplo a concessão de exploração de redes de autoestradas através da criação de sistemas de cobrança através de portagens, cujas receitas permitem dar uma segurança complementar às empresas privadas que veem dessa forma o retorno do seu investimento assegurado e como fonte de rendimento necessário para assegurar as despesas de manutenção.

A implementação de projetos com financiamento proveniente de parcerias público-privadas em Mercados Emergentes e Economias em Desenvolvimento (EMDE)<sup>51</sup> acarreta riscos acrescidos (instabilidade política, corrupção, falta de informação, etc) que têm sido minimizados pelo envolvimento de instituições financeiras de desenvolvimento (DFI)<sup>52</sup> focadas no desenvolvimento de EMDEs. A aprovação de

---

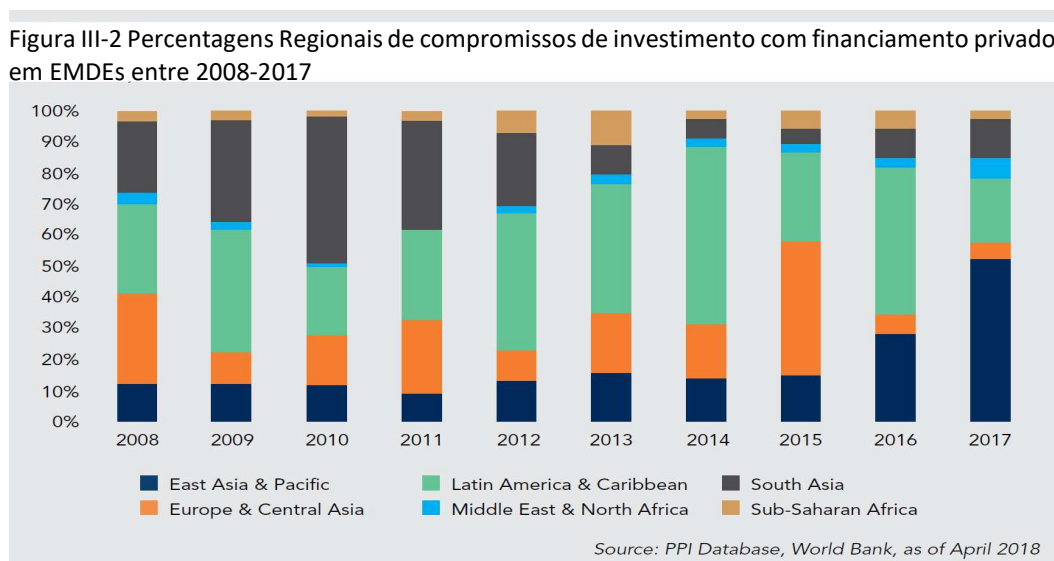
<sup>50</sup> Publicação: DW Make minds; Autor: Fang Wan Disponível: <https://www.dw.com/pt-002/ajuda-externa-da-china-em-%C3%A1frica-quais-as-inten%C3%A7%C3%B5es/a-43732452> (acedido a 29/09/2018)

<sup>51</sup> EMDE – Emerging Markets and Development Economies

<sup>52</sup> DFI – Development Finance Institution

financiamento de um projeto numa destas instituições, mesmo que com uma participação financeira reduzida, transmite confiança aos investidores em relação ao risco político controlado e à gestão adequada da implementação do projeto. A produção de relatórios destas organizações é ainda muito importante na divulgação de dados fulcrais para que as empresas possam avaliar as oportunidades e riscos associados aquando da decisão de investimento em EMDE's.

Analisando o último relatório anual do Banco Mundial sobre financiamento privado em projetos de infraestruturas<sup>53</sup>, é notória a dificuldade de captação de fontes de financiamento privadas para investir em projetos de infraestruturas no continente Africano face a outras regiões do Mundo. A Figura III-2 Percentagens Regionais de compromissos de investimento com financiamento privado em EMDEs entre 2008-2017 ilustra claramente a disparidade das percentagens dos compromissos provenientes do setor privado no investimento em projetos de infraestruturas nas diferentes regiões do mundo. Apesar de, em 2017, ter sofrido algumas alterações de peso, nomeadamente a predominância de projetos com participação privada na região da Ásia de Este e Pacífico face à região da América Latina e Caraíbas, que na última década tem sido a região com maior captação de financiamento privado, a região da África Subsaariana, a par da região do Médio Oriente e Norte de África são as regiões que apresentam constantemente menor percentagem de projetos com financiamento de participação privada.



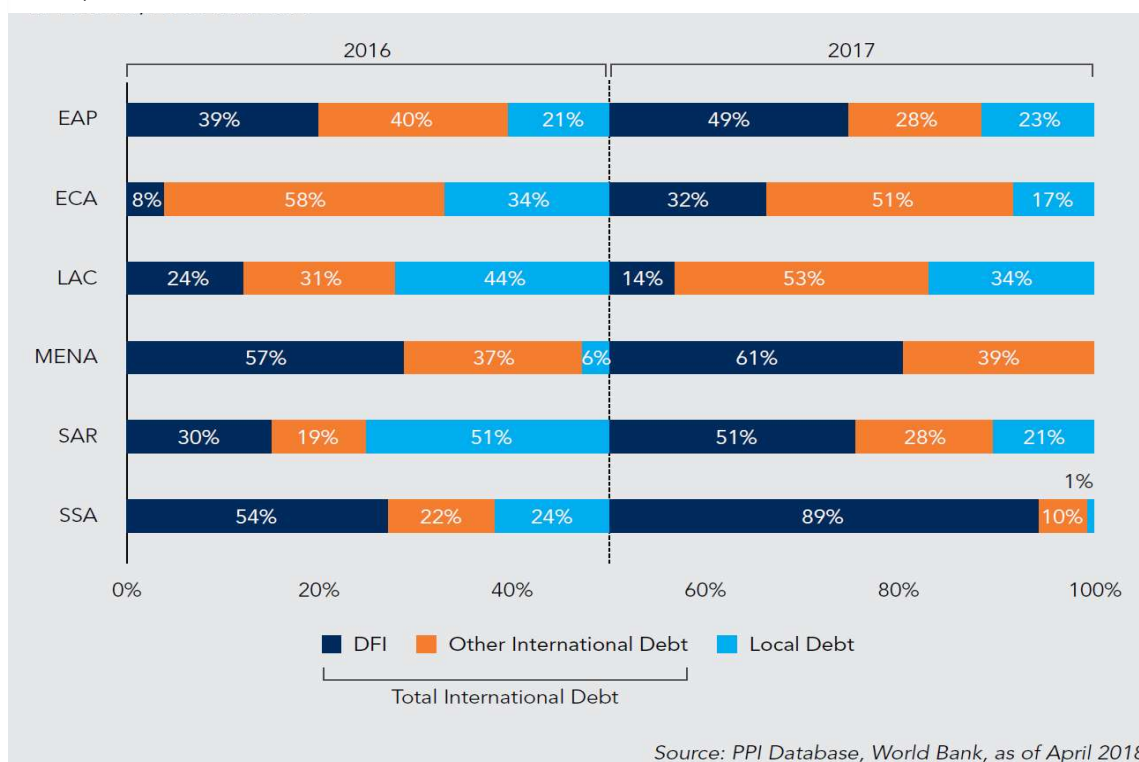
Fonte: 2017 Private Participation in Infrastructure (PPI) Annual Report, World Bank

<sup>53</sup> 2017 Private Participation in Infrastructure (PPI) Annual Report



O relatório do BM apresenta ainda diversos dados sobre os projetos financiados no último ano de 2017 e respetiva comparação com a última década (2008 a 2017). No entanto, inclui-se mais um gráfico ilustrativo da presença das DFI nos projetos de infraestruturas e como a sua presença em projetos nas regiões do continente Africano representa mais de 50% das garantias dadas, tendo em 2017 chegado mesmo a representar 81% na região de África Subsaariana conforme a Figura III-3.

Figura III-3 Peso da proveniência da dívida em projetos de infraestrutura com participação privada em EMDEs, 2016 e 2017



Fonte: 2017 Private Participation in Infrastructure (PPI) Annual Report, World Bank

### III.5. As Instituições Financeiras de Desenvolvimento

As instituições financeiras de desenvolvimento nacionais e internacionais (DFIs)<sup>54</sup> são bancos de desenvolvimento subsidiários criados para apoiar o desenvolvimento dos países sub-desenvolvidos. São instituições geralmente detidas por governos nacionais e a fonte do seu capital são fundos de desenvolvimento nacionais

<sup>54</sup> Utiliza-se o acrónimo em inglês DFIs – Development Finance Institutions

ou internacionais que beneficiam de garantias dos governos participantes. Esta garantia transmite credibilidade, o que permite a estas instituições injetar elevadas quantias de dinheiro nos mercados de capitais internacionais e fornecer condições de financiamento muito competitivas.

Dentro dos DFIs encontram-se os Bancos Multilaterais de Desenvolvimento (BMDs), que são as instituições de referência que além de proporcionar apoio financeiro, providenciam consultoria técnica especializada nas mais diferentes áreas transversais ao desenvolvimento de uma região e país, cooperando estreitamente com os governos locais de cada Estado. O grupo dos bancos multilaterais de desenvolvimento (BMDs) de modo geral se referem-se a:

- Grupo do Banco Mundial (BM)
- Banco Africano de Desenvolvimento (BAfD)
- Banco Asiático de Desenvolvimento (BAD)
- Banco Europeu de Reconstrução e Desenvolvimento (BERD)
- Grupo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)

Os BMDs caracterizam-se ainda pelo seu elevado número de Estados Membros acionistas, incluindo tantos países em desenvolvimento regionais como países desenvolvidos doadores de outros continentes. Cada banco tem regulamentação própria e independente, mas com mandatos semelhante e um número considerável de proprietários conjuntos, os BMDs mantêm um alto nível de cooperação.

Os BMDs proporcionam financiamento principalmente através dos seguintes meios:

- Empréstimos de longo prazo, baseados na taxa de juros do mercado. Para financiar esses empréstimos, os BMDs vão-se financiar nos mercados internacionais de capital e por sua vez concedem o empréstimo aos governos mutuários dos países em desenvolvimento.

- Empréstimos de prazo muito longo (frequentemente denominados créditos), caracterizados por taxa de juros bem abaixo dos juros do mercado. São financiados por meio de contribuições diretas aos governos dos países doadores.

- Alguns BMDs também oferecem financiamento através de subsídios, na maior parte através de assistência técnica, estudos e relatórios, serviços de consultoria ou preparação de projetos.<sup>55</sup>

No âmbito do presente estudo passa-se a abordar os dois BMDs que têm maior relevância no que toca ao continente Africano, o BM e o BAfD.

### **III.6. O Banco Mundial**

Em termos de organismos de financiamento de projetos de desenvolvimento o organismo de referência é o Banco Mundial (BM).

O BM é a maior instituição de desenvolvimento do mundo. Conta atualmente com 189 países membros e já contribuiu para projetos em mais de 100 países não apenas com empréstimos financeiros, mas com apoio técnico e consultoria personalizada.

O banco colabora com governos regionais, com o setor privado, com organizações civis, com bancos regionais de desenvolvimento, com instituições internacionais, debruçando-se sobre as mais variadas problemáticas desde alterações climáticas, conflitos, segurança alimentar, educação, agricultura, finanças e comércio. Tudo com o último objetivo de acabar com a pobreza extrema até 2030 e impulsionar a prosperidade partilhada dos 40 por cento mais pobres entre a população por todos os países.

Originalmente fundado em 1944, com o nome de Banco Internacional da Reconstrução e Desenvolvimento, o objetivo inicial dos empréstimos era o de ajudar a reconstruir os países devastados pela II Guerra Mundial. Com a evolução do tempo, o propósito acabou por se direcionar para o Desenvolvimento com grande enfoque inicial no apoio de projetos na área de grandes infraestruturas como barragens, centrais elétricas, sistemas de irrigação e estradas. Ao longo dos primeiros dezassete anos de

---

<sup>55</sup>Informação disponível:  
[http://siteresources.worldbank.org/EXTABOUTUS/Resources/MultiDevBanks\\_PO.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTABOUTUS/Resources/MultiDevBanks_PO.pdf) (acedido a 26/06/2018)

existência, os projetos apoiados pelo BM consistiram ainda em melhorar a capacidade de exportação do Sul para o Norte, a fim de satisfazerem as necessidades deste último e de enriquecerem um conjunto de multinacionais, no âmbito dos setores referidos. Durante este período, os projetos relativos à saúde, ao acesso à água potável e ao saneamento básico foram inexistentes.

Atualmente o BM assume a importância do investimento em vários fatores críticos para o sucesso investindo no reforço das instituições governamentais, políticas e dinamização de colaboração com o setor privado.

O BM tem promovido ativamente a reforma das linhas ferroviárias, tendo inclusive publicado uma série de relatórios nesse sentido, em que se destacam alguns incluindo focados na região da África Austral, nomeadamente:

- SSATP (2003) - Kit de Ferramentas de Concessão ferroviárias: aplicação a rede Africana;
- AFTTR (2006) - África Subsaariana: Revisão de concessões ferroviárias selecionadas;
- AICD (2009) - Off-track: Linhas férreas na África Subsaariana;
- PPIAF (2011) - Reforma da linha férrea: Kit Ferramentas para melhorar o desempenho do sector ferroviário;
- SSATP (2013) - Transporte Ferroviário: Quadro estratégico para melhorar o desempenho das linhas férreas na África Subsaariana<sup>56</sup>.

De entre estas, no âmbito do presente estudo, destacam-se alguns dados e observações mais relevantes do último relatório, SSATP (2013), nomeadamente os três desafios mais urgentes identificados: a elevada taxa de mortalidade rodoviária (24/100.000 habitantes); a elevada taxa de urbanização que tem crescido a um ritmo sem precedentes e os ainda elevados custos de transporte. O relatório aponta ainda que o continente africano tem a menor densidade rodoviária com apenas 2 por cento dos veículos do mundo e chama a atenção para o facto de os custos de importação nos

---

<sup>56</sup> Titulos originais: SSATP (2003); Railways concessioning toolkit – application to African network. AFTTR (2006); Sub-Saharan Africa: Review of selected railway concessions. AICD (2009); Off-track: Sub-Saharan African Railways. PPIAF (2011); Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance. SSATP (2013); Rail transport: Framework for improving railway performance in SSA.

países *landlocked* , i.e., sem acesso ao mar, serem 15% a 20% superiores que nos países com acesso à costa e que em média no continente são 3 a 4 vezes superiores face aos custos de transporte nos países desenvolvidos. A redução destes custos de transporte interno poderia representar um aumento de 25 por cento no comércio intra-africano.

### **III.7. O Banco Africano de Desenvolvimento**

O objetivo geral do Grupo do Banco Africano de Desenvolvimento (BAfD) é estimular o desenvolvimento económico sustentável e o progresso social dos Países Membros Regionais (PMRs)<sup>57</sup>, contribuindo assim para a redução da pobreza. O Grupo do Banco atinge esse objetivo da seguinte forma:

- (i) mobilização e alocação de recursos para investimento em seus PMRs;
- (ii) providenciar assessoria política e assistência técnica para apoiar os esforços de desenvolvimento.

O BAfD foi fundado em 1964 e atualmente é composto por três instituições relacionadas, mas financeiramente independentes: o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD), o Fundo de Desenvolvimento Africano (FAfD) e o Fundo Fiduciário da Nigéria (FFN). O BAfD é a organização-mãe da instituição, composta por 54 Estados africanos regionais e independentes (PMRs) e 27 países não-regionais<sup>58</sup>.

Os projetos suportados pelo Grupo do Banco transformam as infraestruturas, conectando países apoiados e cruzando fronteiras, aumentam o nível e a qualidade da educação em toda a África e em consequência implantam raízes para o crescimento dos setores financeiros do continente. Com isto capacitam os seus Estados membros a competir no mundo cada vez mais globalizado. O BAfD, enquanto organismo internacional, encontra-se numa posição privilegiada para apoiar projetos que cruzam as fronteiras de diferentes Estados.

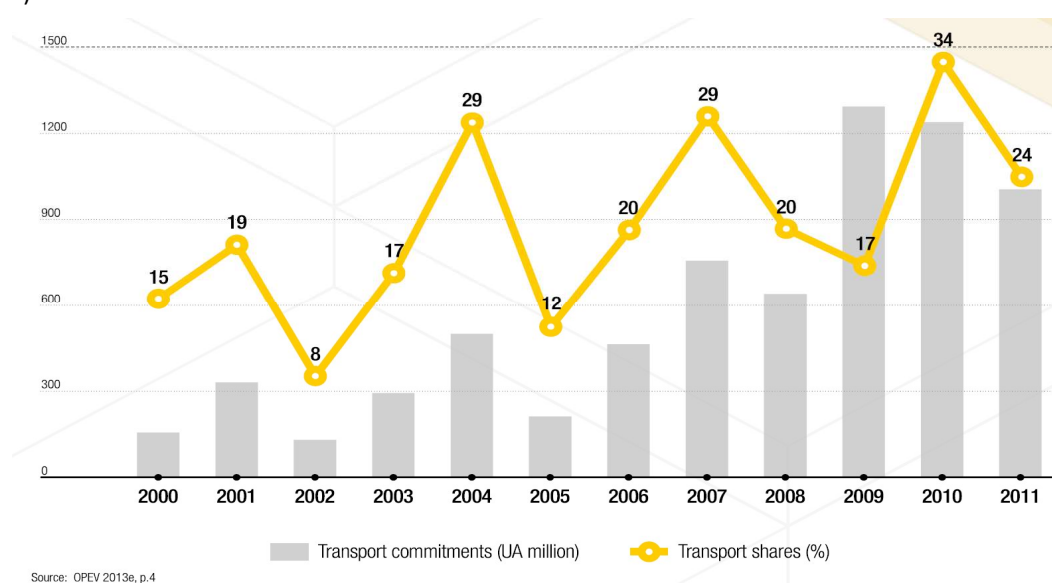
---

<sup>57</sup> Países localizados no continente Africano.

<sup>58</sup> Países doadores, localizados fora do continente Africano.

O Departamento de Avaliação de Desenvolvimento Independente do BAfD (IDEV)<sup>59</sup> lançou em Dezembro de 2014 o relatório “Transportes em África: A intervenção do Banco Africano de Desenvolvimento e os Resultados na última Década (2000-2011)”<sup>60</sup>, relatório que retrata a evolução dos investimentos realizados no setor dos transportes durante essa década e salienta a importância do melhoramento dos transportes como meio de promoção de integração regional e comércio, bem como um sector transversal, essencial para a implementação de projetos de outras áreas bem sucedidos.

Figura III-4 Tendência de investimento no sector dos Transportes do total de compromissos do BAfD (2000-11)



Fonte: (African Development Bank, 2014, p. 33)

O gráfico acima ilustrado, Figura III-4, retrata o crescimento do investimento do BAfD em projetos no sector de transportes não apenas em valores investidos, mas também em termos percentuais face a outros sectores. Este crescimento do investimento suporta a teoria da importância emergente do sector nas prioridades de desenvolvimento do BAfD, não apenas em diálogos e estratégias políticas, mas refletidas em valores palpáveis. O relatório indica ainda que 73 por cento dos relatórios de avaliação de projetos identificaram a “melhoria da qualidade do transporte” como um

<sup>59</sup> IDEV - Independent Development Evaluation African Development Bank

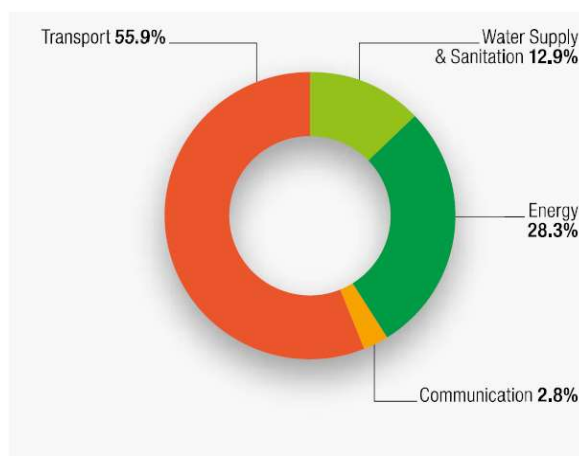
<sup>60</sup> Título original: “Transport in Africa: The African Development Bank’s Intervention and Results for the Last Decade (2000-2011)”

objetivo específico e que facilitar a mobilidade e o acesso da população aos mercados e serviços básicos através da construção de infraestrutura de transporte foi o segundo objetivo mencionado com maior frequência (African Development Bank, 2014, p. 43).

Através do gráfico listado no anexo II do presente estudo, (Percentagem de investimento no sector de transportes por país beneficiário) é possível ainda verificar que a maior fatia desse investimento vai para projetos de transporte multinacionais, que cruzam fronteiras e ainda que Moçambique é o 14º país que recebe maior investimento neste setor, sendo destinatário de 1,46 por cento do investimento.

O investimento no setor dos transportes continuou a crescer, de acordo com os dados divulgados no relatório anual do banco em 2015 o valor total de aprovações do BAfD para desenvolvimento de projetos no setor dos transportes ascendeu a 1,72 mil milhões de Unidades de Conta (UC)<sup>61</sup>, o que representou 55,9% do total de operações aprovadas na área das infraestruturas<sup>62</sup>, conforme ilustrado na Figura III-5.

Figura III-5 Total de aprovações do BAfD para Infraestruturas, 2015 (3.08 mil milhões de UC)



Fonte: Relatório Anual do Banco Africano de Desenvolvimento 2015, pág. xiv

<sup>61</sup> Unidade de Conta: A divisa oficial do Banco deve ser constituída por um cabaz de moedas convertíveis que representa a “unidade de conta”, tomando em consideração a unidade de conta do Banco Africano de Desenvolvimento e os Direitos Especiais de Saque do Fundo Monetário Internacional. Ao determinar e/ou rever a unidade de conta, essa decisão deve procurar proteger o valor do capital social do Banco.

<sup>62</sup> Relatório Anual do Banco Africano de Desenvolvimento 2015, pág. xiv

### **III.8. O papel do BAfD em Moçambique**

Moçambique é membro do BAfD desde que é um Estado soberano, ou seja, desde 1976 e neste período já obteve financiamentos aprovados cumulativamente no valor de UA 1,4 mil milhões (1976-2016).

O primeiro projeto aprovado e financiado pelo BAfD ocorreu em 1977 e desde essa altura que o BAfD tem prestado apoio regularmente nos esforços de desenvolvimento do país, cofinanciando projetos nos mais variados sectores desde agricultura, transporte, água e saneamento, comunicação, indústria e mineração.

A última estratégia desenhada de redução da pobreza do governo de 2011 a 2014 (PARP) tem como foco estratégico um crescimento e desenvolvimento inclusivo apoiando-se nos temas de estabilidade macroeconómica e boa governança.

A estratégia do BAfD relativa a Moçambique está alinhada pelo mesmo objetivo, respondendo aos desafios de desenvolvimento do país através dos pilares de melhoria de competitividade do sector privado e apoiando projetos de desenvolvimento de infraestruturas e suporte para uma boa governança.

O portfólio atual de projetos para Moçambique contabiliza 17 operações no valor de US \$ 636 milhões. O sector que absorve atualmente a maior percentagem de investimento é o dos transportes, contabilizando 48 por cento do valor atualmente aprovado para projetos em implementação e a implementar no país. O sector da agricultura é o segundo sector absorvendo 15 por cento do investimento seguido pelos sectores da energia (9%), mineiro (6%), abastecimento de água e saneamento (6%), financeiro (2%) e social (1%).<sup>63</sup>

Além dos projetos financiados pelo BAfD, contabiliza-se ainda os projetos financiados por pipeline através do Fundo Estratégico para o Clima (SCF), o Fundo Agrícola Global (GAF), o Fundo Fiduciário da Nigéria (NTF) e o Fundo de Energia Sustentável para a África (SEFA). O BAD tem em mãos ainda a realização de um estudo sobre os Recursos Domésticos e um estudo geológico e mineral de Moçambique.

---

<sup>63</sup> Dados obtidos através do portal do BAfD Disponível: <https://www.afdb.org/en/countries/southern-africa/mozambique/mozambique-and-the-afdb/> (acedido a 20/12/2017)



Num comunicado de imprensa de 2009, o BAfD afirma que apoia o orçamento de Estado do governo de Moçambique desde 2000, uma modalidade de ajuda que considera crucial para apoiar o desenvolvimento do país e os esforços do governo a assegurar a estabilidade macroeconómica e a estabelecer a criação de um ambiente favorável ao desenvolvimento da economia e do sector privado.<sup>64</sup>

Dos projetos aprovados pelo BAfD em Moçambique o portal do BAfD destaca a aprovação do investimento no projeto “Multi-Nacala Road Corridor P-Z1-DBO-039” que atravessa Moçambique, Malawi e Zâmbia. O projeto é co-financiado pelo Fundo de Desenvolvimento Africano (FDA) com 38.38 milhões UC, a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA) com 49.34 milhões UC e o governo de Moçambique UA 11.49 milhões UC. O envolvimento do BAfD foi um pré-requisito para a aprovação do investimento por parte do JICA. Este tipo de imposições (envolvimento de uma instituição como o BAfD) para que outras organizações e fundos de investimento se comprometam com o financiamento de projetos é uma prática regular.

Deve ter-se em consideração que, em última instância, o objetivo de organizações como o BAfD, o BM, entre outros BMDs é o de financiar projetos pelo desenvolvimento que possam trazer a uma região, considerando a sua sustentabilidade e viabilidade financeira claro. Constata-se que as previsões de resultados económicos (o lucro) não são por norma os primeiros nem os principais dados apontados pelos relatórios destas instituições na apresentação dos projetos suportados.

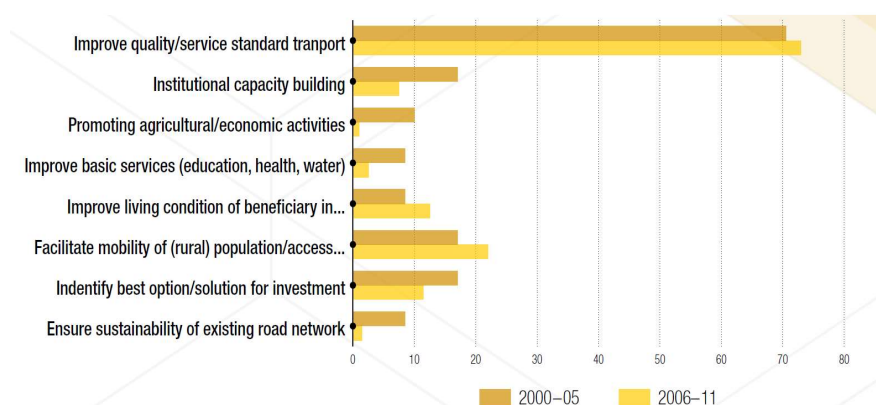
Durante a década de 2000-2011, os projetos desenvolvidos no sector dos transportes financiados pelo BAfD apontaram cada vez mais como o principal objetivo geral de submissão de projetos neste sector “promoção do comércio e integração regional”. Os objetivos de “crescimento económico”, “redução da pobreza” e “eficiência dos transportes” tornaram-se objetivos menos comuns (African Development Bank, 2014, p. 42).

---

<sup>64</sup> “BAD Junta-se a Outros Parceiros nos Compromissos para o Orçamento de Estado” Comunicado de Imprensa do BAD a 04 de Junho de 2009

Em termos de objetivos específicos é possível analisar-se através do quadro abaixo, representado pela Figura III-6. **Erro! A origem da referência não foi encontrada.** que a melhoria da qualidade no serviço do transporte é o principal objetivo apontado nas candidaturas. Promover o acesso da população (na sua maioria rural) às localidades centrais e aos mercados tem sido o segundo objetivo específico mais apontado, apresentando um aumento das referências da primeira metade da década (2000-2005) para a segunda metade (2006-2011).

Figura III-6 Objetivos específicos de projetos de transportes do BAfD



Fonte: (African Development Bank, 2014, p. 43)

### III.9. Conclusões

África é o continente que atualmente apresenta as maiores taxas de crescimento económico e onde se encontram de uma forma generalizada as maiores oportunidades de investimento, por outro, a necessidade de financiamento para desenvolvimento das infraestruturas que permitam suportar o crescimento exponencial dessas economias é um problema que não pode ser negligenciado e as capacidades financeiras dos próprios Estados Africanos, mesmo os que têm vastos recursos não têm como fazer face aos elevados montantes de investimento necessários para reduzir o déficit infraestrutural (Nugent, 2018, p. 24).

O papel da China no continente Africano não deixa de ser controverso, sendo já considerado o maior parceiro,<sup>65</sup> o seu envolvimento estende-se em todos os setores e

<sup>65</sup> De acordo com Paul Nugent, no seu último artigo de Julho 2018 a China em 2015 foi o maior investidor bilateral, responsável por 25% do financiamento de projetos em infraestruturas, focadas principalmente no sector dos transportes.

recantos do continente, a participação especial na construção de projetos de infraestruturas de transportes é inegável, mas os reais interesses dessa participação têm sido alvos de crítica por parte do Ocidente que tem visto reduzida a sua quota parte de poder e influência junto aos Estados Africanos que vêem na China o parceiro ideal para financiar os seus projetos de uma forma mais célere e acessível face às condições impostas e tempos prolongados de avaliação e aprovação necessárias para obter financiamento através dos DFIs tradicionais.

Tem-se assistido a uma maior divulgação por parte das DFIs de mostrar o resultado do seu trabalho não apenas de forma qualitativa, mas quantitativa. No sentido em que é importante não apenas divulgar os montantes investidos e a descrição dos resultados dos investimentos, mas o impacto mensurável que os projetos tiveram, nomeadamente número de população que foi beneficiada por esse projeto, evolução dos índices de desenvolvimento na região, qual o real impacto não apenas em termos económicos mas sociais. E de acordo com o relatório de 2018 do Índice de Transparência da Ajuda<sup>66</sup>, 93 por cento das entidades reportadas já publicam os seus dados de acordo com os standards da Iniciativa Internacional de Transparência da Ajuda, o que facilita a análise e comparação de informação divulgada permitindo obter uma perspetiva mais clara e menos enviesada dos resultados dos projetos de desenvolvimento conforme o organismo que financiou e/ou divulgou os resultados do mesmo. Destaca-se ainda que entre as DFIs que apresentam melhor desempenho encontram-se os BMDs, sendo que o Banco Asiático de Desenvolvimento ocupou o primeiro lugar, o Banco Africano de Desenvolvimento o quarto lugar, o Banco Mundial o sexto lugar e a fechar o ranking da categoria de Bom desempenho encontra-se o Banco de Desenvolvimento Interamericano.

O financiamento de projetos de desenvolvimento que visam melhorar a qualidade de vida de uma população pode sempre ter efeitos controversos, nomeadamente se o objetivo é de melhorar o rendimento económico de uma localidade, verifica-se a melhoria da qualidade de vida, assiste-se a um aumento da taxa

---

<sup>66</sup> Título original “Aid Transparency Index 2018”

de natalidade de forma exponencial o que se traduz, com a redistribuição do rendimento num empobrecimento individual.

A aprovação de financiamento de projetos por BMDs, mesmo que de uma quota parte reduzida do valor global necessário funciona como uma garantia, selo de qualidade do mesmo o que incentiva a entrada de capital de outros DFIs ou mesmo de Fundos de Investimento privados no financiamento de projetos.

A renovação do encantamento de África pelas grandes infraestruturas (Nugent 2018) o crescente compromisso dos BMDs no financiamento de infraestruturas de transporte e o envolvimento de diversos tipos de atores (desde dadores bilaterais a empresas internacionais do sector privado) tem permitido a implementação de uma multiplicidade de projetos integrados ao longo de qualquer corredor de transporte em que todos têm o seu papel fundamental (Ibidem, 25).

## CAPÍTULO IV. OS RECURSOS NATURAIS EM ÁFRICA

### IV.1. Considerações gerais

“Com mais de 20 países detentores de abundantes reservas de petróleo e minerais, África possui mais países ricos em recursos do que qualquer outra região do mundo.” J. R. Mailey<sup>67</sup>

África é sem dúvida um continente em que há abundância de recursos naturais.

A exploração de recursos no continente africano pelo resto do mundo vem desde o século XVI, sendo que o principal e mais conhecido recurso dessa época era o tráfico de pessoas negras, capturadas e transportadas pelos oceanos Atlântico e Índico como escravos. (Arnold, 2001, p. 109). A modernização trazida pelas inovações tecnológicas na Revolução Industrial conduziu a uma menor necessidade de mão-de-obra e África passou desde então a ser dominada pelos interesses dos seus recursos naturais.

No presente estudo apresentam-se os recursos naturais divididos em 2 grupos: recursos biológicos e recursos minerais. Os primeiros incluem recursos agropecuários (exploração animal e agricultura), florestais e marinhos (animais e plantas), em suma recursos com vida. Os segundos incluem recursos minerais e energéticos, recursos limitados e por isso identificados como recursos não renováveis.

Em termos de recursos naturais biológicos, o continente Africano tem a maior massa de terra arável do mundo e mais de metade da sua população está alocada ao sector primário. Existem 63 rios e bacias internacionais que ocupam aproximadamente 64 por cento do território e concentram 93 por cento do total dos recursos hídricos. África abriga ainda a segunda maior floresta tropical do mundo e estima-se que o valor agregado total dos setores da pesca e aquicultura seja de US \$24 mil milhões (African Development Bank, 2015 a), p. 1)<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> J. R. Mailey “A anatomia da maldição dos recursos: Investimento predatório nas indústrias extrativas de África”

<sup>68</sup> Relatório do Centro de Recursos Naturais do BafD, Documento sobre a estratégia 2015-2020.

Os principais produtos plantados e explorados são o cacau, o algodão, óleo de palma, borracha, tabaco, cana do açúcar, sisal, milho, arroz, trigo, entre outros (Arnold, 2001, pp. 110-114).

Em termos de recursos naturais minerais estima-se que o continente Africano contenha cerca de 30 por cento de todas as reservas mundiais de minerais<sup>69</sup>. Em termos dos recursos mais procurados estima-se que o continente Africano contenha cerca de 15 por cento das reservas mundiais de petróleo, bem como 40 por cento das reservas de ouro e 80 por cento das reservas de metais de platina<sup>70</sup>. A exploração dos recursos naturais minerais representa cerca de 70 por cento do total das exportações africanas e contribuem para cerca de 28 por cento do Produto Interno Bruto (PIB). Estes dados ressaltam o peso do setor nas finanças públicas dos Estados Africanos. O Banco Africano de Desenvolvimento (BAfD) estima ainda que a exploração dos recursos naturais minerais contribua para mais de US \$ 30 mil milhões por ano em receitas governamentais<sup>71</sup>.

A procura do controlo de explorações de recursos minerais compreende essencialmente o petróleo, gás natural, carvão mineral, cromo, cobalto, cobre, diamantes, ouro, platina, urânio (Arnold, 2001, pp. 110-114). Os objetivos de exploração de matérias-primas revelaram uma nova imagem de África e suscitaram o interesse de empresas internacionais, tanto emergentes como as empresas historicamente estabelecidas no sector do petróleo, gás e minerais.

De acordo com um relatório especial<sup>72</sup> produzido pelo Centro de Estudos Estratégicos de África (CEEAA)<sup>73</sup> é urgente endereçar a questão do desafio de uma gestão eficaz dos recursos naturais em África. O aumento da produção global de petróleo tem

---

<sup>69</sup> Ibidem p. 1.

<sup>70</sup> Ibidem p. 3

<sup>71</sup> Ibidem

<sup>72</sup> J. R. Mailey, op cit

<sup>73</sup> O Centro de Estudos Estratégicos de África (CEEAA) apoia o desenvolvimento de políticas estratégicas dos EUA em relação a África, oferecendo programas académicos de alta qualidade e relevantes, fomentando a consciencialização e o diálogo sobre as prioridades estratégicas dos EUA e assuntos relacionados com segurança em África, criando redes de líderes militares e civis africanos, americanos, europeus e internacionais, assistindo as autoridades dos EUA na formulação de políticas eficazes para África e articulando as perspetivas africanas a autoridades dos EUA.

sido exponencial e entre 2000 e 2013 o número de países a exportar mais de 20.000 barris por dia passou de 7 a 10 e no geral a produção passou de 4,2 milhões para 5,8 milhões de barris por dia. Estima-se ainda que os números de exportação de recursos naturais aumentem ainda mais, nomeadamente com as descobertas promissoras de jazigos de gás natural na Tanzânia e em Moçambique em 2012 (Mailey, 2015, p. 5).

No entanto, a existência de recursos naturais em abundância não se traduz necessariamente em desenvolvimento, salvo algumas exceções, como o Botswana, a descoberta dos recursos naturais de um Estado não significou necessariamente o seu desenvolvimento.

Nos últimos anos, tem-se constatado uma renovada disputa por África com o aparecimento de novos interesses no sistema internacional. O continente aparentemente esquecido voltou a despertar as atenções do Ocidente e das potências emergentes. A procura dos recursos naturais existentes constitui uma nova oportunidade para o desenvolvimento das populações locais (Vilhena, 2013, p. 4).

Outra questão no que concerne aos recursos naturais centra-se na disponibilidade e uso dos recursos hídricos. Apesar de serem muitos os problemas que o mundo enfrenta no século XXI, a questão da água é, sem dúvida, uma das mais relevantes. A exploração de recursos hídricos é significativa e factor estruturante da economia. A água, ao contrário do petróleo, é o único recurso insubstituível.

#### **IV.2. Os recursos hídricos**

A água, fonte dos recursos hídricos pode ser analisada através de três diferentes perspetivas:

- 1- Enquanto recurso de consumo direto humano, para beber água, cozinhar e outras atividades do quotidiano, higiene e saneamento. O acesso à água é um direito fundamental definido dos objetivos de desenvolvimento sustentável (SDG 6 - Acesso a água potável e saneamento). A disponibilidade de recursos hídricos nesta perspetiva cruza ainda com outros SDGs (2- Erradicar a fome e 14 – Proteger a vida marinha) no sentido que é um recurso vital na agricultura e aquicultura.

- 2- Enquanto recurso de geração de energia hidroelétrica (SDG 7 – energias Renováveis e acessíveis). África tem de facto grandes regiões em que os rios caudalosos atravessam elevados desníveis topográficos, potenciando assim este uso da água.
- 3- Enquanto meio geográfico base de transporte, nalgumas regiões com características terrestres agrestes, verifica-se que a implementação de sistema de transporte fluvial é o mais adequado. Neste ponto destaca-se o conhecido rio Nilo, fundamental meio de transporte no desenvolvimento do Egito Antigo e atualmente o projeto Shire-Zambezi, em Moçambique que é apresentado no capítulo V.5 O sistema marítimo e fluvial.

O aquecimento global, o crescimento exponencial da população humana e consequente aumento de necessidade de consumo dos recursos naturais existentes tem levado a uma redução flagrante da disponibilidade hídrica no mundo. As regiões mais afetadas são as que têm menor capacidade de prevenção e resposta, como os Estados Africanos.

A escassez hídrica tem sido uma prioridade para os Estados e também um objeto de estudo por partes de investigadores de todas as regiões do mundo (Lopes, 2009; Cascão, 2004; Haftendorn, 2000) tratando principalmente as questões ambientais e as suas consequências no desenvolvimento dos países. Algumas estatísticas têm apontado para um aprofundamento do fenómeno da escassez hídrica no mundo, sendo sem dúvida as regiões mais vulneráveis a África e a Ásia. (Semedo, 2012, p. 11)

A escassez de recursos hídricos pode despoletar tanto conflitos entre Estados como aumentar a cooperação entre ambos. De facto, quanto maior é a escassez de água, maiores são as condicionantes políticas e económicas que os Estados enfrentam na gestão deste recurso (Semedo, 2012, p. 13).

Tendo em conta que cerca de 60 por cento das reservas de água doce do mundo estão concentradas em rios transfronteiriços, as respetivas bacias hidrográficas são habitadas por 40 por cento da população mundial, e essas bacias cobrem 45 por cento da superfície terrestre, estão claramente reunidas condições para o desenvolvimento



de interesses e estratégias conflitantes entre os diferentes Estados proprietários e outros agentes políticos existentes na arena internacional (Semedo, 2012, p. 14); (Wolf, 2004, p. 2).

Situações de impasse ou desacordo na partilha e gestão dos recursos hídricos podem intensificar tensões governamentais já existentes e traduzirem-se num grande obstáculo à paz em regiões politicamente instáveis.

A promoção de processos de cooperação é fundamental. As assinaturas de tratados internacionais mostram que a partilha de cursos de água pode trazer benefícios a ambas as partes. Por exemplo, a construção de uma barragem pode beneficiar o país a montante, através da produção de energia hidroelétrica, sendo que a exploração da albufeira criada pode ser gerida de forma a favorecer a agricultura do país a jusante, através do controlo das cheias e inundações. Portanto, quando um rio se situa numa fronteira, não há outra forma de partilhar benefícios a não ser através da cooperação (Cascão, et al., 2015, p. 3).

#### **IV.3. Produção de energia**

“A África subsariana, onde vivem mais de 950 milhões de pessoas, é a região com maiores índices de “pobreza elétrica” do mundo” (Avila, et al., 2017, p. 7)<sup>74</sup>

Segundo o relatório produzido pela Oxfam em parceria com a RAEL (Renewable & Appropriate Energy Laboratory), existem mais de 600 milhões de pessoas que não têm acesso a eletricidade e grande parte da população que tem, o acesso não é fiável, capaz de satisfazer as necessidades diárias. Os índices de acesso a eletricidade nos Estados Africanos situam-se, em média, cerca de 20 por cento (Avila, et al., 2017, p. 7).

Entre 2000 e 2012 a procura de energia elétrica cresceu cerca de 45 por cento<sup>75</sup> e estima-se que continua a subir, em média, 4 por cento ao ano até 2040. Este aumento

---

<sup>74</sup> Nkiruka Avila é doutoranda no Energy and Resources Group da Universidade da Califórnia, em Berkeley, e investigadora associada no Lawrence Berkeley National Lab.

<sup>75</sup> Dados da Agência Internacional de Energia (AIE) 2014, Africa Energy Outlook A Focus on Energy Prospects in Sub-Saharan Africa, pp.19.

de procura aumenta a pressão sobre a capacidade atual de geração de energia e o investimento necessário em infraestruturas capazes de dar resposta às necessidades não apenas em termos de criação de mais infraestruturas, mas também investimento na modernização das infraestruturas existentes, de modo a aumentar a sua capacidade de produção.

A questão da persistente escassez de eletricidade tem limitado o crescimento económico da região. A falta de infraestruturas adequadas para produzir e fornecer energia à população numa base regular leva à disrupção das atividades económicas que dela dependem, como por exemplo no serviço de transporte férreo movido a eletricidade.

A produção de energia à base de combustíveis fósseis (recursos minerais não renováveis), como o carvão, petróleo e gás acarretam desafios como a volatilidade e variabilidade dos preços, a poluição local e as alterações climáticas (Avila, et al., 2017, p. 37).

África tem um potencial excecional para produção de energia à base de recursos naturais biológicos como recursos solares, eólicos, geotérmicos e biomassa. A sua utilização deveria ser capaz de alcançar elevados níveis de produção energética, com emissões de carbono reduzidas (Ibidem, p. 11). Relativamente à produção de energia hidroelétrica os padrões de precipitação irregulares podem levar a secas prolongadas o que leva a uma paralisação da produção.

O Botsuana e a África do Sul estão muito dependentes de carvão para as suas necessidades de eletricidade, sendo que Moçambique depende apenas de energia hidroelétrica e o Zimbabué está dividido de forma igual entre carvão e energia hidroelétrica a nível do país.

A dependência de energia hidroelétrica de Moçambique está fortemente relacionada com a exploração da barragem de Cahora-Bassa, na região de Tete e que é explorada a internacionalmente, tendo a África do Sul significativa intervenção no processo de exploração.

Embora África possua recursos fósseis significativos, estes são alvo das designadas “corridas aos recursos” pela comunidade internacional e os investimentos

na exploração destes recursos devem ser criteriosos, especialmente considerando que, décadas de experiência, demonstram que o desenvolvimento de energia baseado em combustíveis fósseis pouco tem contribuído para aumentar o acesso à energia na região Africana, que continua o mais baixo que em qualquer outra região (Avila, et al., 2017, p. 11).

#### **IV.4. A gestão dos recursos naturais e o desenvolvimento**

Sachs & Warner (1997, p. 1)<sup>76</sup> apresentam um estudo que comprova uma relação negativa entre a taxa de abundância de recursos naturais e a taxa de crescimento económico, durante o período de 1970 a 1990. O estudo constata que os Estados com maior abundância de recursos naturais tendem a ter um crescimento mais lento que os Estados com menores recursos.

A gestão dos recursos naturais é essencial para o desenvolvimento de um Estado. O estudo dos dados da influência negativa que a abundância de recursos naturais possa ter tido no desenvolvimento de um País devem ser tidos em conta como lições a aprender e a tomar em consideração na gestão das descobertas recentes.

De acordo com Guy Arnold (2001, p. 124), no virar do século a maioria dos Estados Africanos apresentavam economias dependentes em 50 por cento ou mais da exportação de apenas um ou dois recursos naturais, quer mineral quer agrícola, e o mercado Europeu era o principal destinatário.

O governo de Angola confirmou que metade do PIB é proveniente da exploração petrolífera do país<sup>77</sup>. Na transição de 2014 para 2015, Angola encontrava-se à beira de um colapso económico. Acreditavam-se como principais razões para este desenvolvimento a pobre diversidade económica do país bem como a queda do preço do barril de petróleo (Dias, 2018, p. 43).

---

<sup>76</sup> Jeffrey D. Sachs & Andrew Warner 1997 “Natural Resource Abundance and Economic Growth”

<sup>77</sup> Documento Estratégia para o País e Programa Indicativo Nacional (2008-2013)

Uma economia de um Estado com estes níveis de dependência é uma economia vulnerável, exposta às oscilações dos preços de mercado, o que se traduz numa economia de exportação desequilibrada. Quando um Estado direciona o seu foco apenas para a exploração de um recurso natural abundante tende a negligenciar os outros setores, o que leva a uma degradação das restantes atividades económicas.

De acordo com um estudo<sup>78</sup> baseado em inquéritos aos ambientes institucionais e jurídicos de 58 países com recursos naturais abundantes (20 dos quais africanos), apenas 11 destes apresentaram índices de uma gestão eficaz dos seus recursos e nenhum era africano (Mailey, 2015, p. 5).

A imagem de um país rico em recursos naturais, especialmente petróleo, gás ou diamantes está fortemente associada a estados ditatoriais. Segundo estimativas (Ibidem, p. 6) cerca de 70 por cento destes Estados são autocracias. A exploração dos recursos naturais, e a apropriação das receitas pelos governos centrais confere capacidade financeira para a sua manutenção no poder. Com este tipo de governança, a riqueza em recursos não se tem traduzido em melhores condições de vida e desenvolvimento para a população no geral, mas num enriquecimento da minoria que está no poder. De modo a implementar um sistema de gestão dos recursos naturais eficaz é necessário que sejam tomadas medidas para fortalecer as autoridades governamentais.

A preocupação da distribuição dos rendimentos provenientes da exploração de recursos naturais de uma determinada região tem captado atenção da comunidade internacional. Os abusos cometidos no passado e que infelizmente se continuam a verificar não podem continuar a persistir. A fim de evitar uma repetição da história, vários autores têm-se debruçado sobre esta questão, quando a gestão de recursos não é adequada e acaba por ser um fator que reforça a pobreza e a violência. Este fenómeno é descrito como a “doença holandesa” (Hofmann & Martins, 2012, p. 1).

---

<sup>78</sup> The 2013 Resource Governance Index: A Measure of Transparency and Accountability in the Oil, Gas and Mining Sector (Nova Iorque: Revenue Watch Institute, 2013), 7.

Na tese de doutoramento de Andes Chivangue<sup>79</sup> sobre “protestos populares e desenvolvimento em Moçambique” o autor defende o envolvimento da população na gestão dos recursos como meio de garantir a quebra do padrão que tem levado às anomalias que os Estados Africanos enfrentam e que têm sido alvo de intensos estudos e diversas abordagens como “resource curse, rent seeking e dutch disease”<sup>80</sup> (Chivangue, 2016, p. 3).

Mailey (2015, p. 6) apresenta vários exemplos de corrupção noticiados entre 2012 e 2014 sobre bens confiscados e condenações em tribunais europeus pelo desvio de fundos estatais, culminando no apelo do presidente do Sudão do Sul à comunidade internacional para recuperar receitas de petróleo desviadas por altos funcionários do próprio governo. “A transparência é vital para uma gestão eficaz dos recursos naturais” (Ibidem, p. 8).

Com isto em mente foi anunciada em outubro de 2002 a Iniciativa para a Transparência das Indústrias Extrativas (EITI)<sup>81</sup>, resultado de uma aliança entre governos, sector privado e organizações da sociedade civil (Mailey, 2015, pp. 110-111). De modo a integrar a EITI os Estados têm de cumprir os seguintes critérios:

- “1. A publicação periódica de todos pagamentos materiais de petróleo, gás e mineração efetuados por empresas a governos e de todas as receitas materiais recebidas por governos provenientes de empresas de petróleo, gás e mineração a um grande público de modo publicamente acessível, abrangente e compreensível.
2. Onde tais auditorias ainda não existam, os pagamentos e as receitas são objeto de uma auditoria fiável e independente, aplicando as normas internacionais de auditoria.
3. Os pagamentos e as receitas são conciliados por um administrador fiável e independente, aplicando as normas internacionais de auditoria e com a

---

<sup>79</sup> Andes Chivangue – Docente na Escola superior de Negócios e Empreendedorismo de Chibuto, Universidade Eduardo Mondlane, Moçambique; e investigador do Centro de Estudos sobre África, Ásia e América Latina do Instituto Superior de Economia e Gestão (UL Lisboa)

<sup>80</sup> Tradução: maldição dos recursos, apropriação dos rendimentos, doença holandesa

<sup>81</sup> Definição original EITI – Extractive Industries Transparency Initiative

publicação do parecer do administrador tendo em conta que essa conciliação, inclusive as discrepâncias, se as houver, devem ser identificadas.

4. Esta abordagem é extensiva a todas as empresas, inclusive as que são da propriedade do estado.

5. A sociedade civil está ativamente envolvida como participante na concepção, monitorização e avaliação deste processo e contribui para o debate público.

6. Um plano de trabalho público e financeiramente sustentável para tudo o que se encontra descrito acima é elaborado pelo governo anfitrião, com a assistência das instituições financeiras internacionais quando requerido, incluindo metas mensuráveis, um cronograma de implementação e uma avaliação das possíveis restrições de capacidade. “

Fonte: Excerto das Regras da EITI, Edição de 2011.” (Mailey, 2015, pp. 110-111)

Relativamente ao continente Africano, em 2015, 18 Estados haviam integrado os critérios da EITI e 3 estavam em processo de implementação (Ibidem). Relativamente a Moçambique, enviou a proposta de candidatura de adesão ao EITI, no entanto, esta foi recusada por não cumprir os critérios. Em 2011 foi submetido o primeiro relatório ao secretariado da EITI em Oslo (Hofmann & Martins, 2012, p. 5) e em 2017 Moçambique apresentava índices de progresso maioritariamente significativos e satisfatórios <sup>82</sup>.

A nível de desenvolvimento, destacam-se os dados do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 2017, em que por exemplo, a Nigéria, o país mais populoso de África e um dos principais exportadores de petróleo do mundo desde 1965, continua a ser um dos países menos desenvolvidos, ocupando a 157ª posição. Moçambique encontrava-se na 180ª posição.

Em termos de gestão dos recursos e o desenvolvimento é consensual a ideia de que a exploração da indústria extrativa não tem promovido o desenvolvimento

---

<sup>82</sup> Disponível em: <https://eiti.org/scorecard-pdf?filter%5Bcountry%5D=42&filter%5Byear%5D=2017> (acedido a 30/09/2018)

económico generalizado, à exceção do Botsuana, mas que tem sido causa de conflito e consequente estado de subdesenvolvimento da região.

Este aspeto parece ser um problema de todos os países africanos, tornando pertinente o papel das políticas e estratégias de desenvolvimento. Apesar de o Ghana ter criado políticas tais como a participação local nas atividades do sector do petróleo, as possibilidades de aproveitamento dos benefícios da extracção de recursos encontra-se constrangida pelo sistema de produção capitalista cuja característica crescente se centra na acumulação como objetivo em si.

Constata-se geralmente que os países que possuem abundantes recursos naturais apresentam indicadores de desenvolvimento inferior aos países considerados pobres em recursos. Entende-se, assim, que os conflitos, as guerras, os abusos dos direitos humanos, incluindo a deficiente governação, se revelam fatores impeditivos do desenvolvimento.

Em Fevereiro 2009, numa assembleia da União Africana, os chefes de Estado adotaram uma estratégia comum para o sector extrativo, a “Africa Mining Vision” (AMV)<sup>83</sup>, que coloca os objetivos de desenvolvimento a longo prazo no cerne da criação de políticas que regulem o sector. A AMV é uma iniciativa que promove um plano de ação para atrair investimento e distribuir os rendimentos do setor de maneira inteligente (Hofmann & Martins, 2012, p. 6). O desenvolvimento do sector extrativo por si só não beneficia a economia a longo prazo, uma vez que os recursos são finitos. A AMV defende a diversificação do sector e inter-relação com outros sectores da economia (Ibidem).

Na região da Africa Austral a SADC desenvolveu uma estratégia de combate ao comércio ilegal de minerais. A integração das estratégias desenhadas por uma organização com outras estratégias de territórios se cruzam, neste caso com a estratégia dos Estados da região dos grandes lagos é fundamental no combate ao comércio ilegal transfronteiriço (Africa Mining Vision, 2011 a), p. 76) .

Segundo Hofmann & Martins (2012, p. 6) “Moçambique tem oportunidades de pavimentar o caminho para um crescimento sustentável e compatível com o

---

<sup>83</sup> Informação consultada no portal oficial: [www.Africaminingvision.org](http://www.Africaminingvision.org) (acedido a 30/09/2018)

desenvolvimento social” se aproveitar a riqueza gerada pela indústria extrativa para investir em políticas económicas e sociais que abranjam a população no geral (Educação, Saúde, Segurança Social) e que não visem apenas o enriquecimento de uma minoria.

#### IV.5. O caso de Moçambique

“A extração por si só torna o país pobre... Apenas o reinvestimento em capital (natural ou físico) pode compensar a perda da riqueza na forma desse recurso e tornar o país rico” (*Chivangue, 2016, p. 46*)

Moçambique é atualmente considerado por muitos no mundo da indústria pelo “Novo El Dourado” (*Chivangue, 2016, p. 1*) (*Hofmann & Martins, 2012, p. 1*); (*Mosca & Selemene, 2011*). As descobertas recentes (2012) de largas reservas de gás natural na bacia de Rovuma aliadas às reservas abundantes de carvão, areias minerais, ouro, rubis entre outros minerais, tem atraído investimento direto estrangeiro (IDE) que tem impulsionado a economia e que tem sido fator chave para que no período entre 2010-2015 Moçambique apresentasse uma taxa de crescimento médio anual de 7por cento<sup>84</sup>.

A estrutura económica e social de Moçambique foi delineada ao longo dos seus ciclos políticos pela extração de recursos. A atividade de extração de recursos naturais, predominante na atualidade, revela-se como dependente e instável para criar e acumular real valor ao país e às suas populações (*Vilhena, 2013, p. 36*).

A existência de carvão é o fator preponderante que torna Moçambique um dos principais destinos do investimento direto estrangeiro com a chegada ao país de grandes empresas da mineração e petrolíferas e que se instalaram na província de Tete e Cabo Delgado (*Dias, 2018, p. 22*).

Do ponto vista da evolução histórica da exploração mineira em Moçambique, e segundo fontes e revisão de (*Dias, 2018, p. 130*), até à década de 60, havia pouco progresso na indústria mineira em Moçambique, apesar de intensos e prolongados estudos sobre a Bacia Carbonífera de Moatize e regiões circundantes, a sustentabilidade de possíveis projetos de exploração não se confirmavam. Em 1961, o governo português

---

<sup>84</sup> CNUCED (2013) World Investment Report 2013. Disponível em: [http://unctad.org/sections/dite\\_dir/docs/wir2013/wir13\\_fs\\_mz\\_en.pdf](http://unctad.org/sections/dite_dir/docs/wir2013/wir13_fs_mz_en.pdf)



dava início a um processo de liberalização económica, iniciando um conjunto de reformas económicas que tinham por objetivo levantar as restrições protecionistas que tinham sido impostas aos investimentos estrangeiros numa tentativa de ganhar o apoio financeiro e político internacional para a manutenção do “império português”.

No setor petrolífero, o mercado começou a ganhar ímpeto em 1967, devido à entrada no mercado de gigantes americanas como a *Gulf Oil* que descobriu nova reserva de gás natural próximo do rio Búzi, a *Sunray Mozambique Oil Company*, a *Clark Mozambique Oil Company* e *Skelly Mozambique Oil Company*, além dos consórcios estabelecidos com empresas sul-africanas e francesas, a quem foram concedidos direitos de prospeção (Dias, 2018, p. 131). Depois da independência, com a guerra civil e suas inerentes consequências, a exploração dos recursos naturais ficou condicionada a diversas situações de pirataria (Ibidem, p. 132).

Dias identifica que o novo ciclo da indústria extrativa começou em 2004, na corrida ao carvão de Moatize (Ibidem, p. 132) e defende que Moçambique deve aprender com as lições de outros países ricos em recursos, seguindo o exemplo do Botsuana e do Gana, que antes de permitirem a exploração dos seus recursos se centraram no fortalecimento das suas instituições públicas, utilizando as receitas provenientes da exploração dos recursos naturais para promover emprego, produtividade, competitividade e proteção social para os seus cidadãos.

De acordo com o portal do Ministério dos Recursos Minerais e Energia (MIREME)<sup>85</sup>, os trabalhos de prospeção e pesquisa resultaram na identificação dos seguintes recursos em Moçambique:

“Em Niassa – Potencial de Carvão no distrito de Lago e cobre;

Em Cabo Delgado – Ruby em Montepuez, grandes depósitos de grafite associado ao vanádio, em Balama e Ancuabe, depósitos de Gás e petróleo em Palma e Mocímboa, mármore;

Em Nampula - Ocorrência de metais básicos (cobre, Níquel e zinco) associados ao ouro, vanádio e prata em Monapo e Murrupula; Areias Pesadas em Moma e Angoche; fosfato, água mineral, ferro e calcário;

---

<sup>85</sup> <http://www.mireme.gov.mz/> (acedido a 15/10/2018)

Na Zambézia – Areias pesadas no Distrito de Pebane e Chinde, Pedras preciosas, tantalite no Distrito do Ile e Alto Molócue, água mineral.

Em Tete - grande potencial de carvão nos distritos de Moatize, Changara, Mutarara, Marávia e Zumbo; Identificada a ocorrência de metais básicos (cobre, Níquel e zinco) associados ao ouro, vanádio e prata em Chíduè e Fíngoè, mineralizações de Ferro, Vanádio e Titânio no distrito de Chiúta em Moatize; grafite e fosfato.

Em Manica - Ouro, Cobre, Níquel, Bauxite e Água mineral;

Em Sofala – fosfato, Calcário, em pesquisa gás/petróleo;

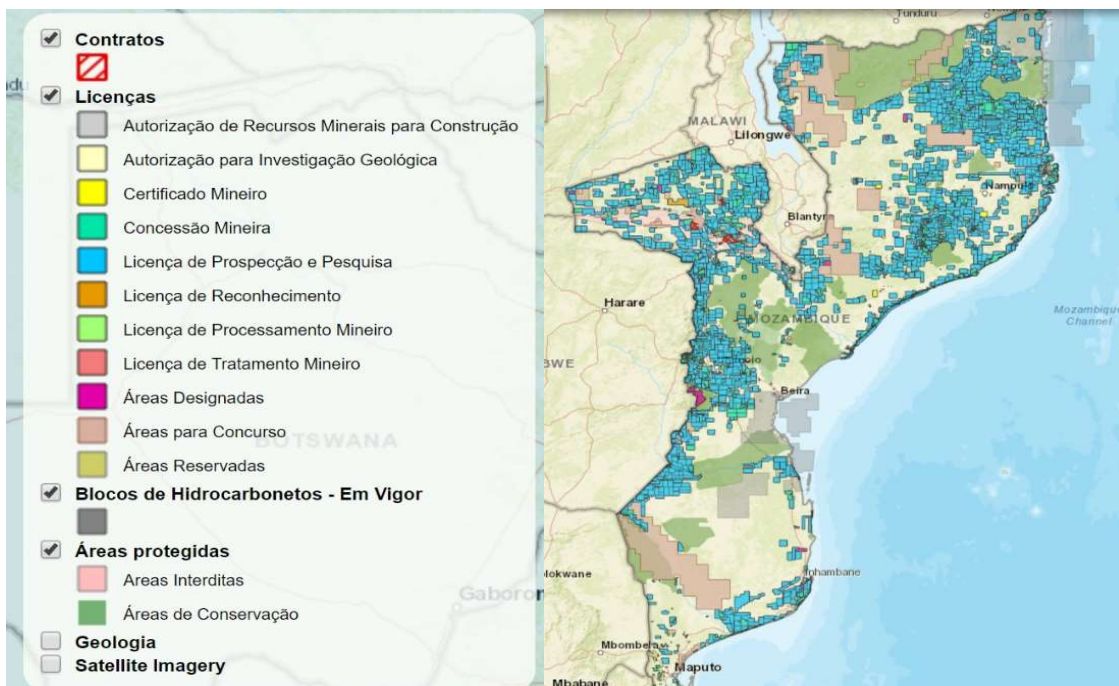
Em Inhambane – gás natural em Pande e Temane, no Distrito de Inhassoro, Areias pesadas no Distrito de Jangamo e Calcário;

Em Gaza – Areias Pesadas no Distrito de Chibuto e Xai-Xai;

Em Maputo – Calcário, Água Mineral.”

O portal do MIREME apresenta ainda um mapa interativo que identifica o estágio dos trabalhos de pesquisa e ou exploração dos recursos identificados, o portal do cadastro mineiro de Moçambique<sup>86</sup>. Através da análise do mapa, Figura IV-1, atualizado pela última vez a 15 outubro 2018, é possível verificar que a maioria dos locais identificados se encontram na fase de “Licença de Prospeção e Pesquisa”.

Figura IV-1 Portal do Cadastro Mineiro de Moçambique



Fonte: Portal do MIREME, atualizado última vez em 15 Outubro 2018

<sup>86</sup> <http://portals.flexicadastre.com/mozambique/pt/> (acedido a 15/10/2018)

Olhando para o contexto moçambicano, se existe a hipótese de os recursos naturais serem uma dádiva, constata-se que o modelo de desenvolvimento assenta numa base económica extrativa que não protege efetivamente os direitos humanos, sobretudo quando ocorrem “reassentamentos” (realojamentos) ou deslocamentos das comunidades afetadas (Dias, 2018, p. 19).

As principais empresas internacionais da área da exploração de minérios que estão presentes em Moçambique são: a brasileira Vale S.A de que é subsidiária a Vale Moçambique; a australiana “Riversdale Mining Ltd”, que tem como subsidiárias “Riversdale Moçambique Lda” (Rivmoz), “Riversdale Ventures Moçambique Lda” (RivVen) e “Riversdale Capital Moçambique Lda” (RivCap); a anglo-australiana Rio Tinto; e, mais recentemente, o consórcio indiano International “Coal Ventures Limited” (ICVL), sendo que o estudo apresenta a análise de como estas empresas lidam com as questões dos direitos humanos e ambientais em Moçambique (Ibidem, p. 20).

A fotografia presente na Figura IV-2, exemplifica a marca deixada na natureza pelos investimentos destas empresas extratoras. A Vale declarou ter compensado as populações locais, que se viram privadas do acesso aos recursos naturais biológicos existentes através da construção de poços e uma represa em Cateme, além da implementação de programas geradores de rendimento como criação de frangos.

Figura IV-2 Mina de carvão da Vale em Moatize, província de Tete, Moçambique



Fonte (Dias, 2018, p. 290)

Afirmam ainda ter respeitado as tradições e culturas providenciando o reassentamento não apenas de famílias vivas, mas dos seus antepassados também.

Dias (2018, p. 290) aponta ainda outras dificuldades sentidas pela empresa Vale, como o funcionamento dos serviços governamentais e logísticos. A capacidade de transporte da linha ferroviária existente é de apenas 6 milhões de toneladas/ano e a capacidade de produção é o dobro. Esta situação constitui um sério entrave ao crescimento da empresa. De modo a resolver essa questão a própria empresa avançou com projeto de construção de linha férrea dedicada, com capacidade de transporte de 18 milhões de tonelada/ ano.

Segundo aquele autor, estas empresas evitaram a consulta comunitária preconizada pela lei moçambicana e promoveram a deslocação das populações, o que levantou problema de violações dos direitos humanos e a questão de impactes ambientais e socioculturais.

Outro exemplo da (des)responsabilidade da indústria extrativa é explícito no relatório produzido pela Amnistia Internacional em 2018, intitulado ““As nossas vidas não valem, nada” O custo humano da exploração mineira chinesa em Nagonha, Moçambique” que relata as consequências catastróficas<sup>87</sup> que a exploração dos recursos naturais pela empresa chinesa HAYIU, sem respeitar os trâmites legais de implementação e manutenção do projeto como a realização de estudos de impactos ambientais anuais tiveram.

O MIREME define a política de responsabilidade social como um instrumento que deverá orientar as ações das empresas exploradoras perante a comunidade local das áreas onde operam e onde estas possam ter impacto.

#### **IV.6. Conclusões**

Os Recursos Naturais de uma região constituem uma oportunidade única para o desenvolvimento económico da mesma. No caso da região Africana a riqueza desses recursos nem sempre tem sido aproveitada da melhor forma, mas no virar do milénio

---

<sup>87</sup> Inundação súbita a 07/02/2015 que destruiu parcialmente a aldeia de Nagonha, desalojando 290 pessoas, além das alterações graduais no terreno que levaram a secagem das lagoas adjacentes à aldeia e que eram meio de sustento da população local.

tem-se assistido a uma mudança no paradigma, alguma estabilização política, face aos conflitos assistidos na década de 90 deixam agora transparecer as deficiências dos sistemas logísticos que dificultam a exploração dos recursos.

A AMV em 2011 publicou um relatório sobre a exploração dos recursos naturais para o financiamento do desenvolvimento de infraestruturas (Transporte, energia e saneamento)<sup>88</sup>. O relatório apresenta três perspetivas alternativas sobre as necessidades de infraestruturas para que África possa crescer a partir da exploração dos recursos minerais. Na primeira apresenta quatro mapas do continente que identificam os depósitos minerais, as redes de energia, as linhas ferroviárias e rodoviárias lado a lado. Através da visualização e comparação dos quatro mapas é notório o gap de infraestruturas necessárias para desbloquear o potencial de crescimento do continente. Numa segunda perspetiva é apresentado um mapa que sobrepõe as infraestruturas, recursos minerais, recursos hídricos e reservas de gás e petróleo<sup>89</sup> o que expõe um mapa mais completo de interligação de infraestruturas através do cruzamento com outros setores de recursos naturais. A terceira perspetiva considera o crescimento emergente do conceito de corredores de desenvolvimento, como corredores de transporte com potencial económico subdesenvolvido podem ser explorados através de iniciativas de desenvolvimento espacial (Africa Mining Vision, 2011 b), pp. 20-23). Esta última abordagem é explorada no capítulo final do presente estudo e os mapas descritos encontram-se em anexo.

No caso de Moçambique, o ministro dos transportes e comunicações, Paulo Zuncula, numa entrevista em 2014<sup>90</sup>, afirmava que a região Norte e Centro de Moçambique teria a “maior reserva mineral do mundo”, mas que mais de 50 por cento

---

<sup>88</sup> Conferência de Ministros responsáveis pelo desenvolvimento dos Recursos Minerais, Segunda Sessão Ordinária, 12-16 Dezembro 2011, Addis Ababa, Ethiopia. Tema: Building a sustainable future for Africa's extractive industry: From vision to action; Exploiting Natural Resources for Financing Infrastructure Development Policy Options for Africa. Disponível: [http://www.africaminingvision.org/amv\\_resources/AMV/Financing\\_mining\\_related\\_infrastructure.pdf](http://www.africaminingvision.org/amv_resources/AMV/Financing_mining_related_infrastructure.pdf)

<sup>89</sup> O mapa data de 2011 pelo que não inclui as reservas de gás descobertas em Moçambique em 2012.

<sup>90</sup> Entrevista cedida no programa de televisão brasileiro “Cidadania” do canal TvSenado intitulada “Transporte e Desenvolvimento na África. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=OqL6I21hfEU> (acedido em 28/03/2017)

do custo de extração seria alocado à logística e transporte, pelo que urge a implementação de medidas que tornem esse processo mais eficiente.

A construção das vias de transporte, linhas férreas dedicadas, única e exclusivamente ao transporte dos minerais explorados, têm sido financiadas por grandes empresas como a brasileira Vale e a anglo-australiana Rio Tinto, no entanto “apesar de ser a exploração dos minerais a pagarem a infraestrutura” (Zuncula, 2014) a sua utilização deveria “ser de multiuso e não apenas para o propósito de extração”. A diversificação da utilização das infraestruturas permite aumentar o rendimento gerado e reduzir o encargo dos custos de manutenção suportados por apenas um sector, quebrando deste modo o ciclo vicioso e dependente, de extração-transporte<sup>91</sup>, e transformar os sistemas de transporte em redes de desenvolvimento sustentável e integrado.

Neste sentido, o trabalho desenvolve-se abordando os sistemas de transporte.

---

<sup>91</sup> Ibidem

## **CAPÍTULO V. OS SISTEMAS DE TRANSPORTE EM ÁFRICA**

### **V.1. Considerações gerais**

Neste capítulo pretende-se abordar o panorama geral dos principais sistemas de transporte de pessoas e mercadorias no continente Africano. A ideia é apresentar uma visão dos principais corredores de transporte que interligam os diferentes Estados Africanos pelas vias rodoviárias, ferroviárias, marítimas e aéreas. A falta de quantidade e qualidade de infraestruturas de transporte que interliguem o continente Africano de modo a permitir o incremento do comércio interno é dos principais obstáculos apontados para o crescimento e desenvolvimento no continente e, mesmo com as elevadas taxas de crescimento económico desde o virar do século, tem sido recorrentemente identificada (Em relatórios do BM, BAfD, UNECA, IMF, entre outros) a necessidade de expansão e modernização dos sistemas de transporte existentes para sustentar esse crescimento e permitir que seja disseminado por todo o território.

De acordo com o relatório *Africa's Pulse*<sup>92</sup> do Banco Mundial, África é o continente que apresenta as Infraestruturas de transportes menos desenvolvidas, com as menores taxas de densidades rodoviárias e ferroviárias do mundo. A África Subsaariana é a única região em que a densidade de estradas diminuiu nos últimos 20 anos (1990-2011).<sup>93</sup>

O esqueleto do sistema de transportes africano, muito deficitário face às necessidades atuais, foi implementado pelos Estados colonizadores, na época com a principal finalidade de viabilizar o escoamento de matérias-primas e produtos agrícolas para os portos marítimos de onde seguiam para as metrópoles europeias e americanas. Neste sentido, hoje toda a África ressent-se da falta de uma rede rodoviária e ferroviária que interligue de forma eficaz as suas regiões.

---

<sup>92</sup> *Africa's Pulse* é uma publicação bianual produzida pelo gabinete do economista chefe da região Africana. Cada edição contém uma análise das perspetivas macroeconómicas de curto prazo para a região e inclui uma secção com foco num tópico que representa um desafio específico no desenvolvimento do continente.

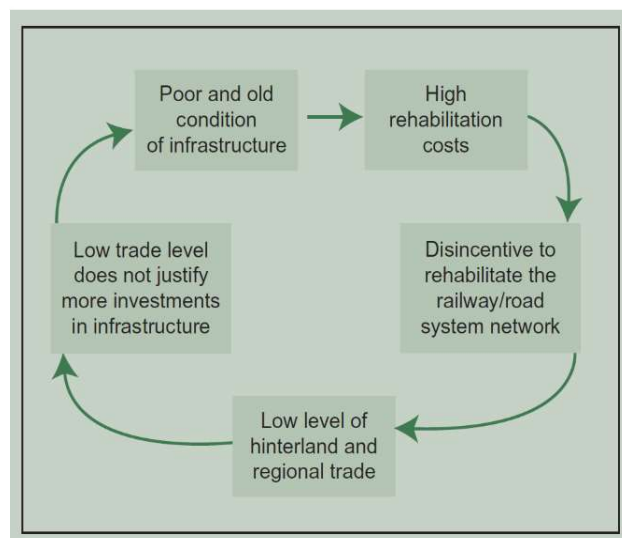
<sup>93</sup> *Africa's Pulse* pág. 39

O sistema de transportes num imenso continente como o africano deveria incluir uma rede ferroviária integrada, transportes marítimos, rede de estradas atravessando todo o continente e aeroportos eficientes com dimensão adequada. Porém, esta não é a realidade do continente africano. Em África os transportes são basicamente vocacionados para o setor da indústria e do comércio, sendo praticamente quase inexistente qualquer sistema de transportes públicos voltado para o trabalho ou lazer. Esta característica intensifica a propensão para a situação precária, não facilitando o desenvolvimento económico.

Verifica-se ainda num panorama geral que apesar de as Instituições Financeiras de Desenvolvimento (DFIs), financiarem diversos projetos de construção de infraestruturas de transportes, o trabalho de manutenção fica a cargo dos Estados locais que não têm a capacidade financeira nem humana para levar a cabo essa manutenção. Em consequência, acaba por se assistir a uma degradação das infraestruturas construídas a um ritmo mais acelerado do que o previsto. A sobre utilização de algumas infraestruturas também contribui para esse facto. No entanto, também se verifica o abandono de alguns sistemas quando os custos de manutenção acabam por se verificar insustentáveis. A Figura V-1 **Erro! A origem da referência não foi encontrada.** apresenta um esquema ilustrado num relatório do BAfD<sup>94</sup> que sintetiza os factores que explicam a dificuldade de saída do atual estado degradado.

Infraestruturas envelhecidas e fracas representam elevados custos de reabilitação e manutenção que por sua vez desincentivam a reabilitação dos sistemas o que leva a um baixo nível de comércio interno e regional que não justifica mais investimento em

Figura V-1 O círculo vicioso das redes rodoviárias e ferroviárias



Fonte: African Development Report 2010 Ports, Logistics and Trade, p. 109

<sup>94</sup> African Development Report 2010 Ports, Logistics and Trade, p. 109



infraestruturas de transporte rodoviário ou ferroviário.

Em 1981 o Banco Mundial (BM) publicava um relatório coordenado por Elliot Berg, com objetivo de analisar e desenhar um plano de ação para acelerar o desenvolvimento na África Subsaariana que ficou conhecido como *Berg Report*<sup>95</sup>. Este desvalorizava a necessidade de crescimento dos sistemas de transporte, aconselhando mesmo cautela redobrada relativamente a projetos de grande escala e de elevado esforço financeiro e que sugeria especificamente que o esforço nesse sector fosse alocado à manutenção e renovação das estradas existentes (Nugent, 2018, p. 22); (The World Bank, 1981, p. 106).

De modo a facilitar o desenvolvimento de um sistema de transportes mais integrado, foi criado em 1987 o Programa de Políticas de Transporte de África (SSATP)<sup>96</sup>, constituído inicialmente com o objetivo de manutenção de estradas, mas que foi expandindo o seu domínio para outros sistemas como o ferroviário e portuário e atualmente conta com a parceria de 40 Estados Africanos (Angola, Benim, Burkina Faso, Burundi, Camarões, Cabo Verde, República Centro-Africana, Chade, Comores, Congo, República Democrática do Congo, Costa do Marfim, Etiópia, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Quênia, Lesoto, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Marrocos, Moçambique, Namíbia, Níger, Nigéria, Ruanda, Senegal, Serra Leoa, Sudão do Sul, Suazilândia, Tanzânia, Togo, Tunísia, Uganda, Zâmbia, Zimbábue, 8 Regiões Económicas Regionais (CEEAC, CEMAC, COMESA, EAC, ECOWAS, IGAD, SADC e UEMOA), 2 instituições Africanas (UNECA e AU/ NEPAD). Os principais financiadores do Segundo Plano de Desenvolvimento são: Comissão Europeia (principal doador), Áustria, França, Noruega, Suécia, Reino Unido, Banco Islâmico de Desenvolvimento, Banco Africano de Desenvolvimento e Banco Mundial (anfitrião) e ainda muitas organizações nacionais e regionais públicas e privadas.

África é o continente com menor densidade de redes de transporte e, apesar de conter apenas 2 por cento dos veículos automóveis do mundo apresenta as maiores

---

<sup>95</sup> Título Original “Accelerated Development in Sub-Saharan Africa: A plan for Action”

<sup>96</sup> SSATP Africa Transport Policy Program

taxas de mortalidade rodoviária, em média 24/100 000 habitantes, enquanto que na Ásia o número de automóveis é de 18,5 por cento e na Europa 10,3 por cento. Na apresentação da missão, SSATP ressalva a fragmentação de África devido à falta de infraestruturas de transporte e à ineficiência dos serviços de transporte, especialmente em Países que não têm acesso ao mar (landlocked), onde é estimado que os custos de transporte contribuam com 15 a 20 por cento dos custos de importação, uma taxa 3 a 4 vezes superior à de que se verifica em países desenvolvidos. Estima-se ainda que a redução dos custos de transporte poderia representar um aumento de 25 por cento no comércio.<sup>97</sup> A SSATP, na sua missão de promoção de integração regional foca-se ainda na capacitação das REC, das autoridades de gestão de corredores de transporte e das instituições nacionais para monitorizar o desempenho e analisar as razões das ineficiências de forma sustentada com o propósito de implementar políticas baseadas em factos palpáveis que aumentem a eficiência dos corredores de transporte, estes críticos para melhorar a competitividade dos países e das regiões e aumentar o comércio. De acordo com a SSATP o PIDA<sup>98</sup> identificou 42 corredores que interligados formam o esqueleto de integração regional e conectividade global.<sup>99</sup>

Na conferência da Federação Rodoviária da África Austral (SARF) e da Federação Internacional Rodoviária (IRF), em Pretoria em Setembro 2014, a aurecon<sup>100</sup> mediu num painel de discussão com o tema “Corredores de Transporte Africanos”<sup>101</sup>.

Citando Paul Lombard <sup>102</sup>, *“O Comércio é pela sua natureza de atravessar fronteiras e potencialmente multimodal”*. A empresa estima que 92 a 97 por cento do comércio internacional de África passa pelos portos marítimos e que 80 por cento do comércio intra-Africano é efetuado pelo sistema rodoviário. Defende a inserção do sistema ferroviário nos corredores de transporte como um dos fatores que poderiam

---

<sup>97</sup> SSATP mission Statement na “World Bank Transport and ICT Global Practice – March 2015”

<sup>98</sup> PIDA Program for Infrastructure Development in Africa

<sup>99</sup> Reviving Trade Routes Discussion Paper 14, SSATP

<sup>100</sup> Consultora australiana especializada em projetos de engenharia de infraestruturas, com escritórios espalhados pelo mundo, com especial enfoque no continente Africano (13)

<sup>101</sup> Texto original: African Transport Corridors

<sup>102</sup> Texto original: “Trade is by its nature cross-border and potentially multimodal”. Paul Lombard é o responsável do aurecongroup.

umentar a eficiência dos transportes. O portal oficial<sup>103</sup> afirma ainda que o continente tem o maior custo de transporte do mundo e que consiste acima de 20 por cento do custo total dos bens importados dentro dos países do interior (*landlocked*). Esta ineficiência no setor dos transportes restringe a atividade comercial em termos financeiros e temporais e adicionalmente, limita a competitividade global e o comércio intrarregional, o que tem consequências também no crescimento económico, criação de emprego e redução da pobreza.

A parceria entre a COMESA- EAC – SADC bloco tripartido destas importantes REC é um passo importante na harmonização das políticas de transporte. A partilha de informação sobre dados reais de desempenho de cada projeto e de cada trajeto percorrido marca um importante passo para aumento da transparência da utilização dos financiamentos recebidos e retorno financeiro dos mesmos o que se traduz na abertura de possíveis novos doadores para investimento neste setor.

Ken Gwilliam (2011)<sup>104</sup> e Arnold (2017) corroboram a teoria do sub-desenvolvimento das infraestruturas de transporte no continente Africano face a outras regiões do mundo e que a sua implementação e desenvolvimento foram geralmente determinados pelo acesso a portos marítimos.

Em termos regionais verifica-se: na região do Oeste de África, as linhas rodoviárias e ferroviárias conectam os grandes centros urbanos ou pontos de recursos naturais com portos no oceano Atlântico; na região Este de África interligam os grandes lagos a portos no oceano Indico, na região Central de África, tal como nas regiões mineiras da província de Shaba no Congo e de cobre na Zâmbia, as principais linhas de transporte nessa região servem apenas para fazer chegar esses recursos aos mercados Europeus, Americano e Asiático. Arnold (2001, p. 14 e 15) ilustra ainda o problema com a necessidade de efetuar 5 transbordos através de rios e linhas ferroviárias para transportar os bens entre Lumbashi, centro da província de Shaba e Matadu, porto oceânico onde desagua o rio Congo. O transporte marítimo através de rios apresenta

---

<sup>103</sup><https://www.aurecongroup.com/thinking/thinking-papers/african-transport-corridors-the-key-to-unlocking-africas-potential> (acedido a 04/07/2018)

<sup>104</sup> Introdução no livro “Africa’s Transport Infrastructure: Mainstream Maintenance and Management”

diversos obstáculos como desníveis e rápidos que não permitem a sua utilização por longos percursos, mas que poderiam ser utilizados para a geração de energia elétrica, um recurso natural com muito potencial de exploração.

A par das características geográficas outros fatores contribuem para o subdesenvolvimento das infraestruturas de transporte deste vasto continente, como a pobreza, as divisões históricas, políticas, étnicas e religiosas que constituem obstáculos à dinamização das relações interAfricanas fulcrais para o desenvolvimento do sentido de unidade e concretização de objetivos comuns. Deve ter-se em atenção que a teoria, presente na obra de Arnold, Guia para o Desenvolvimento Político e Económico Africano<sup>105</sup> data de 2001. Por outro lado, no período da primeira década do século XXI assistiu-se a uma revolução económica e social, a partir da qual, em termos gerais, África parece estar mais unida. No entanto é importante considerar as teorias presentes no virar do século para ter melhor perceção das evoluções ocorridas.

## **V.2. O sistema rodoviário**

O sistema rodoviário normalmente representa 80 a 90 por cento do tráfego de mercadorias e passageiros independentemente das modalidades de transporte disponíveis. O sistema rodoviário é um dos mais precários do continente, contando com uma escassa rede de ligação entre os países.

De modo a ilustrar de uma forma geral o desenvolvimento do sistema rodoviário intercontinental apresenta-se o exemplo do projeto diretivo da rede rodoviária transafricana (TAH)<sup>106</sup>, lançado pela Comissão Económica da ONU para África (UNECA) em 1971.

O plano do TAH, conforme originalmente desenhado para ligar o continente de Oeste a Este, ou seja, entre Lagos na Nigéria a Mombasa no Quénia, atravessando mais 5 países (Camarões, Chade, República Central Africana, Zaire e Uganda), foi traçado e apresentado pelo governo Japonês ao governo Queniano em 1970, juntamente com

---

<sup>105</sup> Texto original “ A Guide to African Political & Economic Development”

<sup>106</sup> TransAfrican Highway Masterplan (TAH)

ajuda financeira (Arnold & Weiss, 1977)<sup>107</sup>. No entanto, só com a adoção da UNECA, em Junho 1971 é que o projeto foi aprovado. Segundo Arnold e Weiss as demoras na aprovação deveram-se a suspeitas sobre as reais intenções do governo Japonês no projeto. O objetivo inicial deste projeto, da conclusão do percurso até 1976, não chegou a ser atingido e ao longo do tempo o projeto foi sofrendo alterações. Em 1985 o plano diretivo do TAH apresentava já a ideia de construção de cinco corredores (Lagos-Mombasa; Cairo-Gaborone, Tripoli-Windhoek; Algiers-Lagos).

Segundo o relatório das Nações Unidas sobre Transportes e Comunicações de África, relativo à primeira década (1978 a 1988), pode considerar-se o projeto TAH como um dos projetos mais importantes (Clacherty, 2017; UN, 1985). Apesar de toda a atenção internacional trazida pela UN<sup>108</sup> para o problema das infraestruturas de transportes no continente Africano e a importância do projeto TAH a implementação continuou de forma lenta, com alguns progressos a nível dos quadros legais e políticos, a nível de constituição das autoridades de gestão responsáveis pelo controlo da construção e manutenção. Mas, em termos práticos, pouco foi efetivamente construído. O relatório da UN sugere que a falta de vontade política, traduzida pelo desalinhamento das prioridades regionais versus nacionais de cada Estado, foi das principais razões para o insucesso do projeto (Ibidem). Isto apesar da constituição de cinco autoridades de gestão, uma para cada corredor planeado, nunca foi formada nenhuma equipa que supervisionasse a atividade de cada uma como um todo (Ibidem)

Em 2003 o BAfD, em conjunto com a UNECA<sup>109</sup>, lançou o relatório de Revisão do Estado de Implementação das Autoestradas Transafricanas e os trajetos ausentes, repartido por quatro volumes (1. Relatório Principal 2. Descrição dos Corredores; 3. O caminho em frente, 4. Anexos). Este relatório apresenta uma descrição detalhada dos processos de implementação de cada trajeto do projeto das TAH, as respetivas principais

---

<sup>107</sup> Strategic Highways of Africa, Março 1977, Guy Arnold e Ruth Weiss

<sup>108</sup> Nações Unidas (UN – United Nations)

<sup>109</sup> Relatório produzido com a assistência da Agência Internacional de Desenvolvimento Sueca e recrutamento das consultoras suecas SWECO e NCG em parceria com a Uniconsult do Quênia e BNETD da Costa do Marfim.

dificuldades e obstáculos e que estimou que os custos para completar os trajetos ausentes do projeto TAH seriam de US \$ 4,3 mil milhões<sup>110</sup>.

Segundo Clacherty o relatório do BAfD refere a criação de um escritório para conduzir o projeto TAH em 1971, mas que não esteve em funções muito tempo e que, apesar das tentativas da sua reativação, este não voltou a entrar em funções devido a falta de vontade política dos Estados Africanos. Exemplifica que, mesmo depois do lançamento do segundo relatório sobre a década (1991 a 2001) da UN Transportes e Comunicações apenas dez Estados dos vinte e seis necessários tinham ratificados os estatutos para a reativação do escritório do TAH (UNECA, 1991). A prioridade de implementação do projeto TAH não era consensual. Em 1986 o professor Adebayo Adeji afirmava que o projeto TAH tinha sido vital para a real descolonização de África. O BAfD descrevia o projeto como um elemento fundamental da rede de transportes necessárias à integração económica e à união política do continente. O projeto foi ainda listado em vários documentos relacionados com o PIDA como prioridade no plano de ação estratégica, no entanto, no relatório da ECA, em 2010 é relegado como uma nota de rodapé e no plano estratégico da União Africana 2014-2017 o projeto não é sequer mencionado (Clacherty 2017).

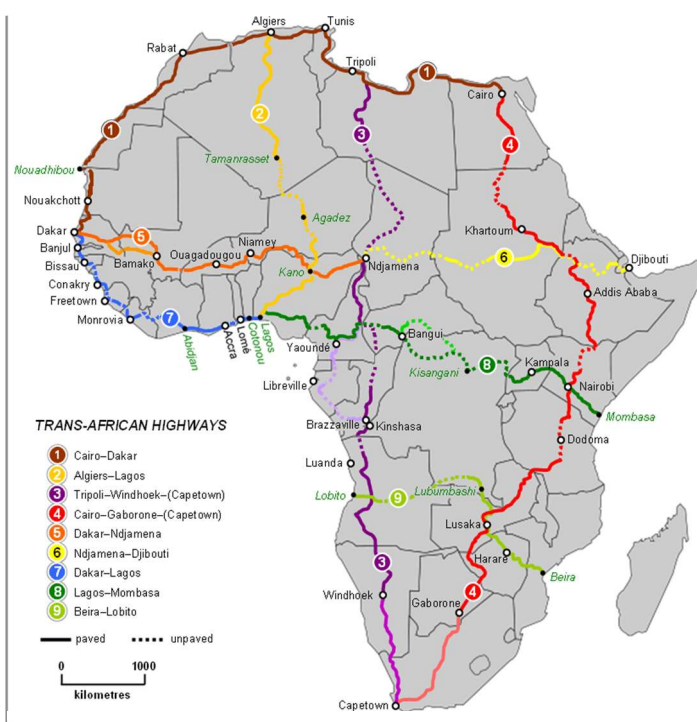
---

<sup>110</sup> Título Original: Review of the Implementation Status of the TransAfrican Highways and the Missing Links

Em 2003 o projeto TAH apresentava 9 corredores que atravessam o continente, conforme ilustrado na Figura V-2, e desde então mantém essa estrutura. Existem, no entanto, diversas partes do trajeto originalmente traçado que não foram completadas.

Na realidade, ao longo do tempo o projeto foi perdendo o seu significado original e embora tenha fornecido uma visão política útil para futuros desenvolvimentos das estradas africanas, o relatório do BAD identificou a falta de apoio da UA e sugere ainda que a falta de clareza (sobre as características que fazem de uma estrada parte do projeto TAH) do projeto como razões para a estagnação do projeto em si (Clacherty 2017).

Figura V-2 Rede de Autoestradas no continente africano



Fonte: TransAfrican Highway Masterplan (TAH)

Atualmente o projeto conta com uma rede de autoestradas ligadas entre si de 60.000km.

### V.3. TAH em Moçambique

O plano original da Autoestrada 9 que liga a Beira em Moçambique com o Lobito em Angola coincide em grande parte com os corredores regionais de desenvolvimento, mais concretamente com o denominado Corredor da Beira, conforme proposto pela SADC, em Abril 2001 (African Development Bank, 2003). A parte do trajeto da TAH que liga a Beira com Harare segue pela estrada de terra da SADC nº 30 que segue até Lusaka, ponto de cruzamento da trajetória de vários corredores de desenvolvimento.

Através da tabela apresentada no relatório do BAfD em 2003 é possível verificar que o trajeto 9 que cruza o continente de Este a Oeste, atravessando Moçambique, Zimbabué, Zâmbia, República Democrática (RD) do Congo e Angola, já teria grande parte

do percurso pavimentada e, no território de Moçambique, já teria sido concluído com apenas uma pequena parte do mesmo (25km) a apresentar fracas condições. Nos 282km de percurso que atravessa o território Moçambicano foram ainda construídas 52 pontes, algumas das quais em zonas sensíveis a inundações na época das monções.

O bom estado da via rodoviária no percurso moçambicano deve-se ao trabalho desenvolvido pelas autoridades nacionais rodoviárias quem, na década que antecede o relatório (2003), focou-se na reabilitação das infraestruturas de transporte no corredor de Desenvolvimento da Beira.

Relativamente às más condições do TAH 9 referidas na Tabela II-1 **Erro! A origem da referência não foi encontrada.** apresentada, o relatório menciona que a coleta de informação nos territórios de Angola e RD Congo foi dificultada devido às condições de guerra nesses Estados, mas que a pouca informação obtida revela a necessidade de

Tabela V-1 Corredor Beira- Lobito (TAH 9)

Section	Type				Condition		
	length	paved	gravel	track	good	fair	poor
	km	km	km	km	km	km	km
Mozambique	282	282	0	0	257	0	25
Zimbabwe	655	655	0	0	614	0	41
Zambia	606	606	0	0	316	183	107
DR Congo	823	210	0	613	90	120	613
Angola	1157	419	404	334	0	342	815
<b>Total Beira - Lobito</b>	<b>3523</b>	<b>2172</b>	<b>404</b>	<b>947</b>	<b>1277</b>	<b>645</b>	<b>1601</b>

recuperação do percurso.

O trajeto que atravessa Moçambique apresenta ainda uma taxa média de tráfego rodoviário de veículos pesados média de 36 por cento, o que significa que mais de um terço do tráfego de veículos é para transporte de mercadorias ou transporte coletivo de pessoas.

#### V.4. O sistema ferroviário

O continente Africano tem cerca de 80.000 km de linhas ferroviárias, o que representa cerca de 7 por cento da rede mundial ferroviária existente<sup>111</sup>. A densidade

---

<sup>111</sup> Priyanka Parida 2013 (National Transport Master Plan 2005-2050, Final Report, September 2010)



da rede ferroviária é igualmente baixa, representando menos de 0,002km por km<sup>2</sup> de superfície à data de 2014.<sup>112</sup>

Os primeiros sistemas ferroviários foram implantados na época da colonização do continente Africano pelos europeus, e tinham como principal objetivo escoar matéria-prima (carvão, minerais, madeira, produtos agrícolas, entre outros) para os portos. Grande parte das linhas de comboio estão próximas ou na direção do litoral, demonstrando ainda mais sua vocação para o tráfego de mercadorias aos portos (African Development Bank, 2010, p. 114). No interior do continente encontram-se poucas via interligadas entre si, o que dificulta a utilização deste tipo de transporte para potenciar o comércio intra-africano. Além disso, este sistema conta com mais de 100 anos de operação, pois como já descrito, foi implantado ainda na época da colonização.

A economia africana tem apresentado taxas de crescimento generalizadas muito elevadas e o desenvolvimento das infraestruturas de transporte podem acelerar e intensificar o comércio, o crescimento e desenvolvimento sustentável. Através do sistema ferroviário em particular são exetáveis ganhos energéticos, redução das emissões de gás e menor custo de transporte na relação peso/quilómetro transportado para percorrer longas distâncias, quer com mercadorias quer no transporte de pessoas entre cidades (Parida, 2013).

Relacionando o tema dos recursos naturais e o desenvolvimento das redes de transporte, Priyanka Parida apresentou na Conferência Europeia de transportes, em Frankfurt 2013, uma questão pertinente que se enquadra integralmente na presente dissertação: “Desbloquear o potencial dos recursos minerais nos Países da África Austral: Estará a infraestrutura ferroviária apta ao desafio?”<sup>113</sup>. O artigo destaca os desafios gerais que o continente africano tem enfrentado com o histórico sub-investimento nas infraestruturas de transporte que e que se reflete no *gap* que se verifica atualmente das estruturas existentes e das que deveriam existir para suportar o crescimento económico da região. A descoberta recente de novas minas de carvão, minério de ferro e manganésio na região da África Austral reforça o interesse dos

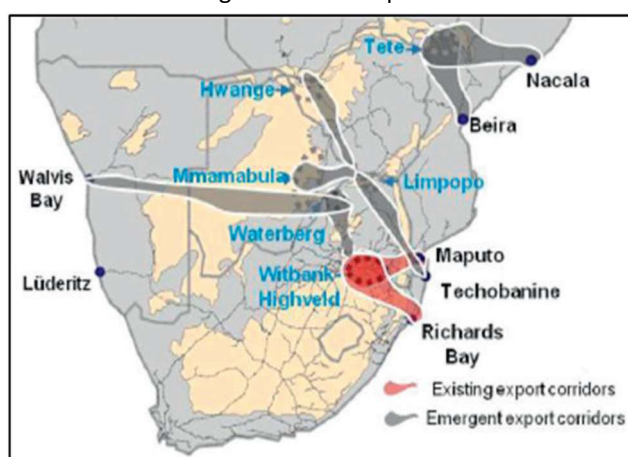
---

<sup>112</sup> Africa’s Pulse, pp 39

<sup>113</sup> Título original: Unlocking mineral resource potential in Southern African countries: is rail infrastructure up to the challenge?

Estados desenvolvidos e em desenvolvimento que precisam desses minérios para abastecer as suas indústrias. O consumo destes recursos está previsto crescer 50 por cento entre 2006 e 2030 (Parida, 2013, p. 207). Com estes dados, prevê-se que até 2030, África irá exportar cerca de 50 milhões de toneladas de carvão só para a região Asiática (Parida 2013, CPCS Traffic Study Report, September 2010) e as linhas ferroviárias existentes do modo como operam não tem capacidade para dar vazão às exportações, que levanta a questão de reabilitar as linhas ferroviárias existentes ou a criação de novas linhas, conforme que se reflete na revitalização de corredores de transporte existentes e no desenvolvimento de novos corredores conforme ilustrado na Figura V-3 Mapa de corredores emergentes de transporte de carvão na África Austral.

Figura V-3 Mapa de corredores emergentes de transporte de carvão na África Austral



Fonte: RMB Southern African Coal June 2012

Os custos operacionais de manutenção das linhas ferroviárias desatualizadas são elevados e o volume de carga passível de transporte baixo (Parida 2013; Mark Pearson e Bo Giersing, 2012). Face ao aumento de procura dos recursos naturais e subseqüente aumento de tráfego projetado para 2030, dificilmente as redes rodoviárias serão suficientes para satisfazer a procura, o que torna ainda mais urgente a questão da revitalização e expansão das redes ferroviárias, sem contar com as vantagens competitivas deste meio face ao rodoviário de menor custo operacional por unidade transportada (sujeito a transporte de elevados volumes de carga) e menor consumo de combustíveis (cerca de menos 25% que o consumo no transporte rodoviário) (Parida, 2013, p. 207).

De modo a impulsionar a revitalização e desenvolvimento das infraestruturas de transporte ferroviárias e a evitar o desmantelamento das vias existentes, o Banco

Mundial e outras organizações internacionais impulsionaram concessões de exploração na década de 90, em alguns casos em projetos falhados, mas noutros bem sucedidos (African Development Bank, 2015 b)). As tentativas de concessão no Malawi, Moçambique, Zâmbia e Zimbabué, alinhadas com os modelos do Banco Mundial, não tiveram os resultados eficientes esperados, concluindo-se que o volume de tráfego e os níveis de rendimento teriam que ser três a quatro vezes superiores para que os projetos fossem viáveis e sustentáveis a nível financeiro e operacional (Parida, 2013, p. 208).

Nugent (2018, p. 27) desenvolve o argumento da exploração do transporte através da linha férrea ao invés das linhas rodoviárias, como evidente opção para reduzir o acelerado desgaste e degradação das estradas existentes. Mas até que ponto a alternativa vai de encontro aos interesses da indústria mineira, isso depende da matéria prima que é transportada. Por exemplo a nível de extração de minérios pesados, como o cobre, em muitas partes do mundo, o sistema de transporte de eleição é o ferroviário, e caso as condições fossem as mesmas que noutras regiões, em África também seria o modo eleito. No entanto, como o custo de manutenção das estradas não é suportado diretamente pelos transportadores de cobre o custo direto de utilização é reduzido<sup>114</sup>. Na tomada de decisão de escolha de sistema de transporte é pesado o fator custo financeiro a curto prazo, falta visão de futuro e porquanto as concessões de exploração forem de curto médio prazo qual o interesse da indústria mineira de pressionar o desenvolvimento de meios alternativos que são investimentos de médio longo prazo?

Nugent (2018, p. 27) desenvolve o argumento da exploração do transporte através da via férrea ao invés das linhas rodoviárias, como evidente opção para reduzir o acelerado desgaste e degradação das estradas existentes. Mas até que ponto a alternativa vai de encontro aos interesses da indústria mineira, isso depende da matéria prima que é transportada. Por exemplo, a nível de extração de minérios pesados, como o cobre, em muitas partes do mundo, o sistema de transporte de eleição é o ferroviário, pela capacidade de transporte de cargas pesadas No continente Africano, caso as condições de funcionamento do sistema férreo fossem idênticas, também seria o modo eleito. No entanto, como o custo de manutenção das estradas não é suportado

---

<sup>114</sup> As vias rodoviárias africanas têm poucas ou nenhuma portagens em longos troços e o custo de mão de obra de motoristas é reduzido.

diretamente pelos transportadores de cobre, o custo de utilização de estradas é reduzido com poucas ou nenhuma portagens e a mão de obra para conduzir os camiões é relativamente barata, na tomada de decisão de escolha de sistema de transporte é pesado o factor custo financeiro a curto prazo, falta visão de futuro e porquanto as concessões de exploração forem de curto médio prazo qual o interesse da indústria mineira de pressionar o desenvolvimento de meios alternativos que são investimentos de médio longo prazo?

As linhas ferroviárias podem ser movidas a diesel ou a eletricidade. Apesar de as carruagens movidas diesel causarem mais 50 por cento de poluição no ar que as movidas a eletricidade (African Development Bank, 2015 b), p. 26), o acesso a combustível, especialmente em Estados com reservas próprias é mais acessível. O acesso a energia elétrica, conforme já apresentado no capítulo IV.4 Produção de Energia, ainda apresenta demasiadas falha pelo que fica difícil a operacionalização de linhas férreas completamente dependentes da capacidade produtiva de energia das regiões que as linhas atravessam.

#### **V.5. O sistema marítimo e fluvial**

O sistema hidroviário africano conta com grande tráfego de navios de portos para portos, localizados nos Oceanos Atlântico e Índico. Porém este sistema apresenta pouca infraestrutura no que diz respeito ao transporte por rios e isso devido a geografia do continente. O relevo africano caracteriza-se pelo predomínio de grandes tabuleiros, ou seja, praticamente todo o continente é composto por planaltos bastante planos. Sendo assim, a maioria dos rios africanos percorre áreas planálticas, ganhando assim velocidade nos declives do terreno, impossibilitando a implantação de um sistema hidroviário continental eficiente. Além desta situação, a África conta com grandes áreas desérticas, e consequentemente poucos rios, sendo que os que existem são mais

apropriados para a construção de aproveitamentos hidroelétricas do que para transporte.

O relatório do BAfD “Relatório de Desenvolvimento Africano 2010 Portos, Logística e Comércio”<sup>115</sup> apresenta uma visão do estado do sistema marítimo no continente, incluindo vários dados focados no espaço temporal da primeira década do milénio e abordando uma perspetiva global do complexo sistema de infraestruturas de transporte marítimo, passando pela geografia do comércio, custos de comercialização, a importância do transporte marítimo e eficiência (responsável por 80% do volume global de exportações), estruturas logísticas, mapa dos portos por regiões, reformas regulamentares e pontes de ligação de acesso ao mercado, bem como as perspetivas futuras focadas em centros regionais.

A importância primordial dada aos portos marítimos pela indústria mineira é corroborada por Nugent (2018, p. 24), que afirma que só apenas na primeira década do milénio o tráfego nos portos existentes triplicou e ressalva a escassez de baías naturais de águas profundas. Nesse sentido, o porto de Nacala, localizado numa baía com águas profundas, apresenta características geográficas privilegiadas para alojar grandes navios.

A nível de transportes fluviais, o BAfD defende que as vias navegáveis interiores são uma forma de transporte barata, eficiente em termos energéticos e ecológicos (African Development Bank, 2010, p. 118). O mesmo relatório apresenta ainda o exemplo do projeto Shire-Zambezi, adotado como prioridade pela SADC e COMESA, como meio de promoção de integração regional no centro de corredores de transporte. O projeto prevê a ligação do porto de Nsanje, no Malawi à costa marítima de Moçambique. Em Outubro 2010, o Malawi inaugurou o porto de Nsanje (custo estimado de US\$ 20milhões), no entanto, notícias de 2017<sup>116</sup> reportam a retirada de Moçambique do projeto. A decisão é justificada pela publicação do resultado de estudos económicos e financeiros, levados a cabo pela consultora internacional Hydroplan, que consideraram o projeto como “não viável”.

---

<sup>115</sup> Título Original: African Development Report 2010 Ports, Logistics and Trade

<sup>116</sup> Notícia publicada a 04/06/2017, no portal “Club of Mozambique” , fonte Reuters, <http://clubofmozambique.com/news/shire-zambezi-waterway-not-viable-insists-transport-ministry-of-mozambique/> (acedido a 20/08/2018)

## **V.6. O Sistema aeroportuário**

A população africana utiliza em grande medida o transporte aéreo visto as distâncias a vencer serem geralmente muito elevadas e porque as alternativas não são eficientes. Mas o sistema aéreo africano ainda conta com uma série de problemas, como sendo a deficiente gestão dos aeroportos, a falta de opções de rotas dentro do próprio continente e mesmo a falta de segurança em algumas regiões. Neste contexto, a Europa é o principal destino dos voos e concentra a maior percentagem do tráfego aéreo.

O sistema aéreo africano apresenta ainda uma série de problemas, desde má gestão dos aeroportos, precariedade das instalações, falta de opções de rotas internas ao continente (tendo inclusivé muitas vezes que realizar escalas em paragens asiáticas ou europeias para chegar ao destino), além da falta de segurança em algumas regiões apontada por alguns especialistas. Apesar dos problemas, a percentagem de acidentes aéreos no continente diminuiu nos últimos anos, tendo passado de 15.68%, em 2010, para 6.17% em 2011, e vem caindo continuamente.

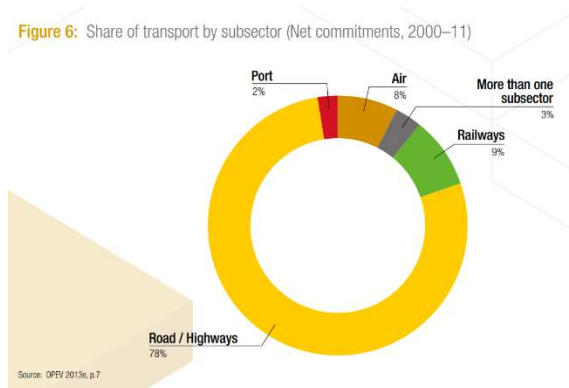
## **V.7. Conclusões**

O desenvolvimento das redes de transportes deve ser estudado e analisado numa perspetiva regional integrada, considerando os impactos sociais, económicos e ambientais.

De acordo com o relatório do IDEV sobre o desempenho do BAfD no setor dos transportes na primeira década do milénio, é possível verificar conforme ilustrado na Figura V-4, que o investimento em projetos do sistema rodoviário ocupa uma grande percentagem do investimento total no setor, 78 por cento e curiosamente o investimento no sistema aeroportuário e ferroviário obtiveram praticamente a mesma quota, 8 e 9 por cento respetivamente. O sistema de transporte que obteve a menor quota dos compromissos de investimento, apenas dois por cento, foi o sistema marítimo. Os dados apresentados transmitem um foco de investimento ainda muito

forte no sistema rodoviário, uma ideia um pouco diferente da ideia captada na revisão de literatura efetuada, mais focada na reanimação das linhas ferroviárias e modernização dos portos marítimos.

Figura V-4 Quotas de Transporte por subsetor (Compromissos, 2000-11)



Fonte: (African Development Bank, 2014, p. 36)

Os projetos de vias de transporte que atravessam fronteiras exigem uma elevada capacidade de comunicação e coordenação entre os diferentes Estados. Situações como a construção do porto fluvial de Nsange, um investimento de US \$ 20 milhões, que apenas anos depois de inaugurado é que recebe confirmação que não vai ter utilidade não podem, nem devem acontecer. Seja em que parte do globo, mas num território com os índices de pobreza como os de Malawi e Moçambique a situação é ainda mais grave.

No entanto, apesar do projeto exemplificado, Moçambique mantém uma postura de abertura aos países landlocked, conforme afirmou o ministro dos Transporte e Comunicações, Paulo Zuncula, numa entrevista em 2014<sup>117</sup>: “...*Nós somos um país costeiro e temos obrigação política, moral e histórica de abrir o acesso aos portos Moçambicanos*”. Ainda no decorrer da entrevista, Zuncula defendeu ainda o desenvolvimento de redes de transporte numa perspetiva de multiusos, que não sirva apenas os propósitos da indústria extrativa (“*transportar apenas carvão*”), mas parte de um plano de desenvolvimento sustentável integrado com vários setores.

<sup>117</sup> Entrevista cedida no programa de televisão brasileiro “Cidadania” do canal TvSenado intitulada “Transporte e Desenvolvimento na África. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=OqL6I21hfEU> (acedido em 28/03/2017)

## **CAPÍTULO VI. Os Corredores de Transporte**

### **VI.1. Corredores de Transporte e Corredores de Desenvolvimento**

O desenvolvimento de grandes projetos de infraestruturas de transporte - corredores de transporte - é cada vez mais visto como uma forma de estimular a integração regional e o crescimento económico. Os países, muitas vezes com a ajuda da comunidade internacional, investem na promoção dos corredores na esperança que o crescimento económico local seja um fator contagiante por toda a economia e sociedade (Asian Development Bank, et al., 2018, p. 1) <sup>118</sup>.

A definição de Corredor corresponde a uma concentração geográfica de infraestruturas de transportes e atividades entre dois ou mais centros económicos. (African Development Bank, 2010, p. 119).

Os autores Peter Dannenberg, Daniel Schiller e Javier Revilla Diez, no artigo “Spaces for Integration or divide? New-generation growth corridors and their integration in global value chains”<sup>119</sup>, confirmam que a estratégia de desenvolvimento a partir de Corredores de Crescimento tem sido utilizada há décadas, mas que ganhou novo folego nas estratégias de desenvolvimento dos continentes do Sul, África e Sudoeste Asiático. É importante definir as diferenças entre os corredores de crescimento apresentados ainda na época colonial para os projetos de corredores de desenvolvimento agora propostos.

Nesse sentido apresenta-se o esquema da Figura VI-1, elaborado por (Dannenberg, et al., 2018, p. 137) a partir da argumentação de Galvez Nogales (2014) que define a evolução de corredores de transporte para corredores de desenvolvimento em 5 estágios progressivos. O primeiro estágio, definido por Corredor de Transporte engloba a infraestrutura física de transporte mais os serviços associados ao mero

---

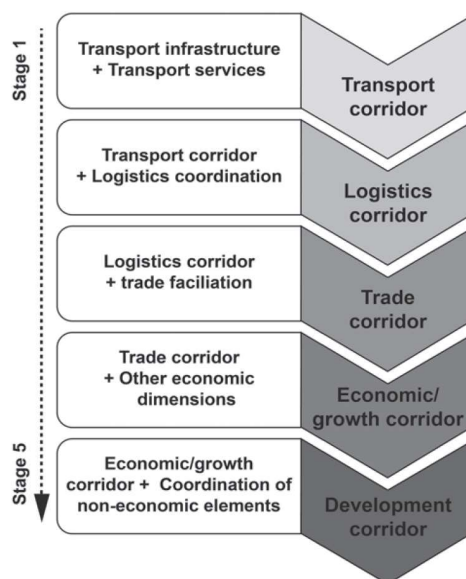
<sup>118</sup> Asian Development Bank (ADB) 2018 no relatório “The Web of Transport Corridors in South Asia” produzido em colaboração com o United Kingdom’s Department for International Development (UKAID), Japan International Cooperation Agency (JICA) e World Bank Group

<sup>119</sup> Tradução livre: Espaços de Integração ou separação? Nova Geração de Corredores de Crescimento e integração na cadeia de valor Global do Sul.



transporte; num segundo estágio são adicionados os serviços de coordenação logística; num terceiro estágio são adicionadas facilidades comerciais, podendo ser denominado de Corredor de Comercialização; no quarto estágio são adicionados outros fatores económicos, passando a denominar-se por Corredores Económicos ou Corredores de crescimento e por fim, no quinto e último estágio, embarca a coordenação de elementos não económicos, integrando os fatores sociais e ambientais numa perspetiva de desenvolvimento sustentável da região, passando a denominar-se por Corredores de Desenvolvimento.

Figura VI-1 A evolução dos Corredores de Desenvolvimento



Fonte: "Spaces for Integration or divide? New-generation growth corridors and their integration in global value chains", Peter Dannenberg, Daniel Schiller e Javier Revilla Diez

A estratégia de Corredores de Desenvolvimento, também conhecida por Iniciativas de Desenvolvimento Espacial (SDI)<sup>120</sup>, baseia-se no princípio da existência de potencial económico real, participação do setor privado, e aplicação estratégica dos recursos públicos para um máximo impacto e inclusão e integração das comunidades no ciclo do crescimento económico (Africa Mining Vision, 2011 b), p. 22).

Os efeitos dos investimentos em corredores de desenvolvimento não são sentidos de imediato (Hirschuman 1958), o que dificulta a avaliação da implementação, e levou mesmo ao provável abandono precoce de alguns projetos. Alguns críticos (Murphy 2008; Mold 2012) contestam ainda que as estratégias de desenvolvimento através de focos em corredores levam muitas vezes ao acentuar de desequilíbrios (devido aos efeitos de deslocamento) (Dannenberg, et al., 2018).

O objetivo inicial de investir fortemente numa linha de transporte específica era a de estimular o desenvolvimento local, criar excedentes económicos que num efeito dominó se iriam espalhar por toda a economia e sociedade. Mas se os corredores não

<sup>120</sup> SDI – Spatial Development Initiative

gerarem os excedentes esperados, os efeitos económicos limitam-se aos pontos de partida e chegada de mercadorias, por vezes insuficientes para justificar e sustentar o investimento inicial e de manutenção, sendo consideradas de “elefantes brancos”, no sentido de que as grandes infraestruturas de transporte não apresentam muito tráfego (ADB 2018 e Nugent 2018).

Fonseca (2003, p. 205) defende que “a modernização/ inovação em África corresponde à difusão de um modelo cultural marcadamente europeu, cujos primeiros canais de penetração são os corredores de transporte transnacionais”.

A integração de programas de simplificação do cruzamento de fronteiras é fundamental para reduzir o tempo de deslocação. O programa de *One-Stop Border Posts* (OSBPs)<sup>121</sup> promovido pela organização sem fins lucrativos TradeMark East Africa (TMEA) que atua numa espécie de lobby promovendo os interesses do sector privado, tem atualizado os sistemas informáticos dos serviços alfandegários e promovido a comercialização além-fronteiras (Nugent, 2018, p. 31). A implementação de OSBP tem sido estudada noutras regiões do continente Africano de forma a eliminar a duplicação de burocracia no atravessamento de postos de controlo de fronteiras. Nugent (2018, p. 34) apresenta o exemplo do corredor que liga a região mineira de cobre da República Democrática do Congo/ Zâmbia e o porto marítimo de Durban (África do Sul) em que, de acordo com algumas estimativas, um terço do tempo que leva a percorrer o percurso é perdido no processo de cruzamento de fronteiras (Curtis 2009, xv).

O fator custo-tempo no processo de deslocação de bens é por vezes mais elevado no processo de cruzamento de fronteiras do que na deslocação propriamente dita, o que leva a constrangimentos, não apenas da indisponibilidade dos recursos físicos de transporte e respetiva mão de obra, como acarreta riscos adicionais quando se trata de carga perecível, ou quando as empresas têm o seu planeamento dependente da chegada de determinada carga para continuarem a desenvolver os seus projetos e a servir os seus clientes e o que inevitavelmente se traduz em ineficiências e custos acrescidos espelhados no preço dos bens e serviços cobrados.

---

<sup>121</sup> Tradução livre: Fronteira com um só Posto de paragem

A implementação e desenvolvimento de corredores de transporte transfronteiriços, baseados em iniciativas de desenvolvimento espacial é defendida como fator chave de desenvolvimento por várias Regiões Económicas Comuns (REC) como a Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), Mercado Comum da África Oriental e Austral (COMESA) e Comunidade Africana Oriental (EAC), bem como por estratégias, acordos transversais como a Nova Parceria para o Desenvolvimento Africano (NEPAD)<sup>122</sup> e o Acordo Tripartido de Comércio Livre (TFTA)<sup>123</sup> (Byiers & Vanheukelom, 2014, p. 1).

Um relatório da SSATP, publicado em Novembro de 2014, indica que, de acordo com a PIDA, no âmbito da estratégia de implementação de SDIs já tinham sido identificados 42 corredores que apresentam condições para constotuir uma base para desenvolvimento de uma rede e promoção da integração regional e conetividade global (Sequeira, et al., 2014, p. 1)

## **VI.2. Corredores de Desenvolvimento em Moçambique**

Madalena Fonseca<sup>124</sup> publicou em 2003 um artigo intitulado “Os Corredores de Desenvolvimento em Moçambique”, designando o que outrora era chamado apenas de “Corredores” por se referirem apenas às facilidades de transporte instaladas ao longo de eixos de penetração nos países encravados no interior (landlocked) a partir dos portos na costa do Oceano Índico. A autora defende ainda que “o ponto crítico do processo de desenvolvimento dos corredores poderá residir no quadro institucional” direcionando a atenção de que não são apenas os grandes projetos de infraestruturas físicas de transporte que constituem um corredor, mas toda estrutura política de integração que determina a vontade de desenvolvimento dos projetos (2003, p. 202).

De acordo com Fonseca (2003, p. 203) Moçambique perdeu oportunidades históricas de converter os corredores de transporte em corredores de desenvolvimento,

---

<sup>122</sup> NEPAD - New Partnership for Africa's Development

<sup>123</sup> TFTA – Tripartite Free Trade Agreement

<sup>124</sup> Professora na Universidade do Porto, Faculdade de Letras, atua na área de Geografia Económica e Social.

a primeira aquando do domínio colonial, em que havia capital para investir, mas os objetivos de um desenvolvimento socioeconómico integrado não se colocavam e a segunda aquando constituição da SADC em que Moçambique ficou responsável pelo pelouro dos transportes.

É importante referir que ao contrário do modelo de colonialismo inglês, que assegurou uma transferência de conhecimentos no processo de abandono do modelo colonialista, Moçambique sofreu uma rutura abrupta aquando o fim do colonialismo português. O modelo de crescimento e desenvolvimento económico estava intrinsicamente ligado à estratégia nacional de Portugal e a rutura das ligações económicas à Metrópole debilitou a economia, não apenas em termos de comércio direto, mas também pelo êxodo de quadros técnicos, médios e superiores, que asseguravam o funcionamento das instituições (Ibidem, p. 214). A política adotada posteriormente foi também virada para o desenvolvimento interno, privilegiando ligações socialistas com antigos países europeus do leste e que se traduziram mais em “acções políticas e de solidariedade ideológica” do que em projetos concretos de desenvolvimento ou financiamento, o que criou um forte isolamento.

O interesse de renascimento dos outrora meros corredores de transporte em Moçambique deveu-se à entrada da África do Sul na SADC (após término do regime Apartheid em 1994) com propostas de planeamento e desenvolvimento de Iniciativas de Desenvolvimento Espaciais (SDI)<sup>125</sup> designadas por Corredores de Desenvolvimento centrados nos corredores de transporte já existentes (Ibidem, p. 204).

Fonseca (2003) no seu estudo apresenta os corredores da Beira, Maputo e Nacala, no entanto, no artigo de Byiers & Vanheukelom (2014)<sup>126</sup> são identificados cinco corredores, que contemplam os corredores de Limpopo e Shire-Zambezi além dos conhecidos corredores de Beira, Nacala e Maputo. Os corredores de Limpopo e Shire-Zambezi, ao contrário dos outros corredores apenas cruzam Moçambique, terminando na fronteira com o Zimbabwe e Malawi respetivamente.

---

<sup>125</sup> SDI – Spacial Development Initiatives

<sup>126</sup> Bruce Byiers & Jan Vanheukelom (2014) “What drives regional economic integration? Lessons from the Maputo Development Corridor and the North-South Corridor

O estudo de Buyiers & Vanheukelom debruça-se especificamente sobre as lições que podem ser retiradas do estudo de caso dos corredores de desenvolvimento de Maputo e do corredor Norte-Sul que atravessa a região da África Austral. O trabalho foi desenvolvido no âmbito de um projeto sobre Economia Política de Integração Regional do Sul de África (PERISA)<sup>127</sup>. Em anexo é apresentado um mapa em que é possível identificar os 18 corredores identificados pelos autores nesta região do continente. O estudo defende, tal como o trabalho desenvolvido nesta dissertação, que a integração regional é essencial para o desenvolvimento de África e que os corredores de transporte, também conhecidos por iniciativas de desenvolvimento espacial são estratégias chave que as REC têm abraçado para promover o desenvolvimento e integração (Byiers & Vanheukelom, 2014, p. 1).

No presente estudo apresentam-se de seguida os corredores de desenvolvimento com maior expressão em Moçambique, o corredor de Nacala e o corredor de Maputo.

### VI.3. O Corredor de Nacala

O projeto do corredor de Nacala tem sido apresentado como um dos projetos prioritários da região SADC, alinhado com as estratégias do NEPAD e do BAfD nos projetos de infraestruturas multinacionais (African Development Bank, 2010, p. 181)

O corredor de Nacala, conforme ilustrado na Figura VI-2, apresenta uma linha ferroviária principal que conecta a capital da Zâmbia, Lusaka ao porto de Nacala em

Figura VI-2 Corredor de Nacala



Fonte: Relatório ICA “Infrastructure Financing Trends in Africa- 2016 p. 22

<sup>127</sup> PERISA – Political Economy of Regional Integration in Southern Africa

Moçambique. O corredor apresenta ainda ramificações com destino a Moatize, na província de Tete (zona privilegiada de extração de carvão) e a Lichinga, capital da província de Niassa. O corredor de Nacala é ainda conhecido por ser um porto de águas profundas, com capacidade para receber barcos de maiores dimensões.

Geograficamente o corredor de Nacala compreende 1033 km de linhas rodoviárias e atravessa duas fronteiras. Além do foco de ligação à região mineira de Tete, compreende ainda uma região com solos e recursos hídricos propícios ao desenvolvimento da agricultura.

O projeto de desenvolvimento do corredor de Nacala promovido pelo BAfD consiste em três fases distintas, com meios de financiamento e parcerias distintas em cada fase. A Fase I compreende dois empréstimos através do Fundo de Desenvolvimento Africano (FAfD) no valor de US \$ 159,45 milhões e US \$ 22,23 milhões a Moçambique e Malawui respetivamente, cujo foco é na reabilitação das linhas rodoviárias. A Fase II compreende a recuperação das linhas rodoviárias na Zambia e a Fase III foca a implementação de OSBP nas fronteiras de Moçambique/ Malawui e Malawui/Zambia. Com a implementação do projeto é esperada uma redução de 41 por cento no tempo que leva a atravessar Moçambique, uma redução de 36 horas para 6 horas no cruzamento das fronteiras e em termos de capacidade de importação/ exportação aumento de 0,9 milhões de toneladas (2009) para 1,6 milhões por ano em 2015 (African Development Bank, 2010, p. 181).

O Japão, através da Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA) é outro organismo que tem estado envolvido no desenvolvimento de diversos corredores económicos em Africa, desde o Trans-Maghrebin, West Africa Growth Ring, Djibuti-Addis Ababa, corredor do Nilo, corredor do Norte (Mombasa-Uganda), corredor Central, corredor Norte Sul que interliga com o corredor de Nacala. A sua estratégia é baseada na própria experiência de implementação do Pacific Belt Zone Grand Plan, lançado em 1960, apoiado no investimento da conhecida linha férrea de alta velocidade, Shinkansen (ICA Report 2016, p. 22). O papel do JICA vai além do investimento financeiro, mencionado no cap. III sobre financiamento, propõe uma colaboração técnica no desenho de um plano master que proporcione um crescimento económico inclusivo único, considerando as especificidades regionais integrando os setores de transporte,

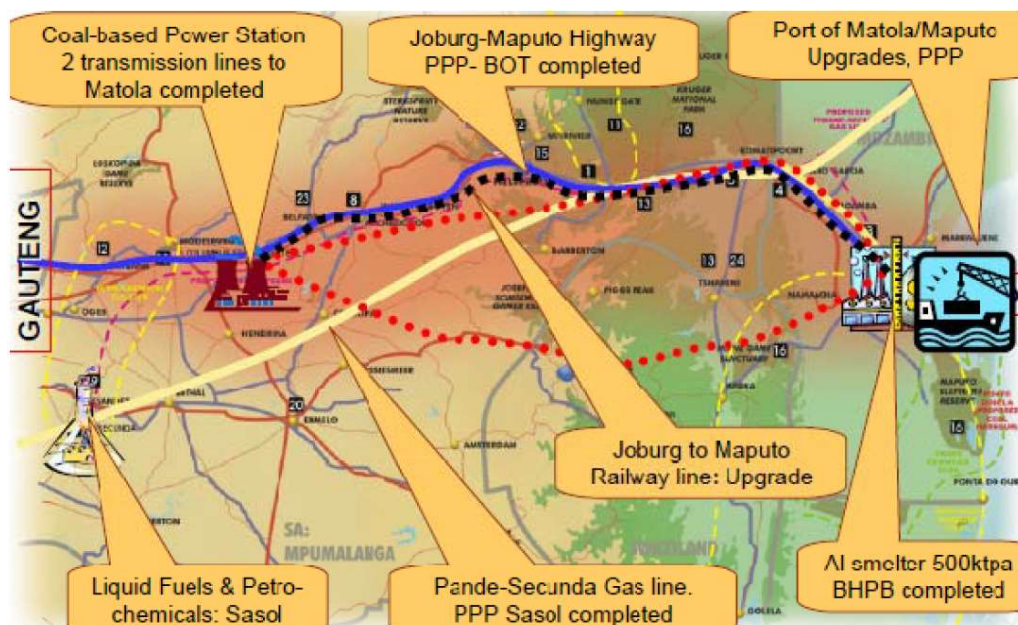
energia, comunicações, logística e comércio, bem como estratégia de desenvolvimento industrial para os setores agrícola e mineiro, sem esquecer o desenvolvimento social que inclui o impacto ambiental (Ibidem, p. 23).

#### VI.4. O Corredor de Maputo

O Corredor de Maputo (MDC)<sup>128</sup> representa a primeira iniciativa regional de corredores na África Austral, e ao mesmo tempo, a primeira parceria público-privada em infra-estrutura na África. O projeto foi oficialmente lançado em 1996 e liga a Província de Gauteng da África do Sul com o porto de Maputo, em Moçambique, através de 500 km de estradas e ferrovias. O MDC consiste em grandes investimentos no porto de Maputo, nas passagens fronteiriças e na reabilitação rodoviária e ferroviária.

O porto de Maputo é gerido pela Companhia de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC), empresa privada, nacional, fruto da parceria entre os Caminhos de Ferro de Moçambique e a Portus Indico.

Figura VI-3 O Corredor de Desenvolvimento de Maputo



Fonte: (Africa Mining Vision, 2011 b), p. 24)

<sup>128</sup> MDC – Maputo Development Corridor

O relatório publicado pela AMV “Exploiting Natural Resources for financing Infrastructure Development”<sup>129</sup> aponta o exemplo do Corredor de Desenvolvimento de Maputo como o SDI mais avançado à data com US \$ 5 mil milhões de grandes investimentos e no que representou um nível de cooperação económica sem precedentes entre Moçambique e África do Sul (2011 b), p. 23). O exemplo dado destaca ainda que a implementação do MDC criou oportunidades industriais e comerciais ao longo de todo o corredor, onde é possível encontrar agora siderurgias, instalações petroquímicas, pedreiras, minas e fundições, cana-de-açúcar e plantações florestais e fábricas. A autoestrada com portagens de Maputo, desenvolvida e gerida através de um contrato de concessão de 30 anos é um caso de sucesso de PPPs em África (Ibidem).

De acordo com o portal oficial do MPDC<sup>130</sup>, depois de uma operação de dragagem de areias e aprofundamento do canal terminada em Janeiro 2017, o porto de Maputo apresentou um crescimento de 22 por cento, tendo passado de 14,9 milhões de toneladas de carga manuseada em 2016 para 18,2 milhões em 2017.

O MDC foi ainda destacado pelo relatório do BAfD<sup>131</sup> como sendo “a iniciativa de interconexão regional mais bem-sucedida da África Sub-Sahariana”, não apenas pela ligação ferroviária e rodoviária entre Maputo e as províncias de Gauteng na África do Sul, como oferece uma alternativa direta ao porto de Durban (2º porto com maior tráfego no continente) na África do Sul à Suazilândia.

A cidade de Maputo é ainda considerada um interposto de comércio internacional, parte do corredor de desenvolvimento urbano que integra o importante centro industrial de Gauteng, na África do Sul (SSATP, 2015, p. 99).

---

<sup>129</sup> Tradução: Explorar os Recursos Naturais para financiar o desenvolvimento de Infraestruturas

<sup>130</sup> [www.portmaputo.com](http://www.portmaputo.com) (acedido a 10/09/2018)

<sup>131</sup> Relatório African Economic Outlook 2015



## VI.5. Considerações Finais

Em modo de conclusão do presente capítulo é apresentado um quadro comparativo dos corredores de desenvolvimento Nacala vs Maputo, corredor emergente vs corredor estabelecido e as diferentes Oportunidades e Desafios, assim como as prioridades em cada um.

Tabela VI-1 - Quadro comparativo dos Corredores de Moçambique

	Corredor de Nacala	Corredor de Maputo
Países que atravessam	Malawi e Zâmbia	África do Sul e Suazilândia
Origem Destino	Lusaka – Nacala, ramificações a Lichinga e Tete	Joanesburgo - Maputo
Recursos Naturais	Carvão e Gás Natural; Terra fértil para agricultura	Extração de minérios, cargas pesadas
Meios de Transporte Agregados	Linhas ferroviárias, portos e estradas secundárias	Concessão de exploração rodoviária (portagens)
Oportunidades e Desafios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistemas de exploração dos recursos pouco desenvolvidos</li> <li>• Sector económico diverso com base em recursos naturais abundantes e diversificados</li> <li>• Melhoria das linhas ferroviárias e estradas com investimento público e privado</li> <li>• Outras estruturas económicas e sociais desenvolvidas com vista a um desenvolvimento sustentável e inclusivo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instabilidade da concessão do terminal portuário de Maputo</li> <li>• Modelo do Corredor de Maputo serviu de exemplo no desenvolvimento de outros corredores</li> <li>• Transito no corredor aumentou drasticamente, perto de ultrapassar máximos históricos.</li> <li>• Alinhamento das vias férreas entre Moçambique e África do Sul</li> </ul>
Prioridades	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parque Industrial de Nacala</li> <li>• Nacala Industrial Belt Area Development</li> <li>• Terminal Multi-Modal de Nacala</li> <li>• Atualização da linha férrea</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementação de OSBP</li> <li>• Coordenação de prioridades entre os Estados</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria, baseada nos dados do ICA Report 2016 e Sequeira (2014) "Reviving Trade Routes Evidence from Maputo Corridor"

## **CAPÍTULO VII. Conclusões**

### **VII.1. O trabalho desenvolvido**

O trabalho desenvolvido é apresentado nesta dissertação em 7 capítulos. No primeiro capítulo identificaram-se as questões que se levantam em termos do principal objetivo estabelecido. Este objetivo centrou-se na análise da correlação existente entre a exploração dos recursos naturais e o desenvolvimento do sistema de transportes no continente africano. O estudo particularizou-se na região da África Austral e especifica a realidade observada em Moçambique.

Na seleção do tema e do objetivo do estudo, importa referir a motivação da autora após os estágios profissionais que realizou na sede do Banco Africano de Desenvolvimento na Costa do Marfim e numa instituição privada em Moçambique. A experiência adquirida e principalmente a perceção de questões com que lidou, muito influenciaram o desafio a que se propôs neste estudo.

As questões foram enquadradas numa justificação do tema, passando por opiniões próprias da autora e de conceitos gerais frequentemente abordados na literatura. O capítulo introdutório inclui ainda a metodologia que foi seguida para o desenvolvimento do tema.

É de referir que os diversos capítulos tratam vertentes distintas das problemáticas da realidade em África. A seleção dos assuntos nestes diferentes capítulos da dissertação constitui a perceção da autora para o conjunto de temáticas identificados como sendo mais relevantes para documentar o desenvolvimento do tema. É feito um esforço de interligação das ideias e dos conceitos nesses diferentes capítulos, enquadrando assim a própria sequencia do desenvolvimento.

O capítulo II encima os capítulos técnicos do estudo e versa a Globalização em África, assunto identificado como principal fator da realidade do estado de desenvolvimento da generalidade dos Países neste continente. É feito um enquadramento histórico sob o ponto de vista da Globalização. Revelou-se ainda importante referir a regionalização neste contexto, bem como as alianças estabelecidas

entre organizações ou Estados. Neste enquadramento, encontram-se diversas explicações para o estado de subdesenvolvimento do Continente Africano, em particular no sector das infraestruturas de Transportes e o seu peso no comércio.

O capítulo III apresenta a pesquisa desenvolvida sobre os organismos financiadores que permitiram no passado e influenciam atualmente a concretização de projetos de investimento, designadamente no setor dos transportes em África. A análise efetuada incluiu uma pesquisa sobre a evolução histórica dos organismos financiadores em África, os seus objetivos e realização.

O capítulo IV apresenta um desenvolvimento sobre os Recursos Naturais em África. Este pode ser considerado o tema fulcral de muitos dos aspetos que caracterizam o continente africano, em múltiplas vertentes. Salienta-se, entre muitos outros aspetos, a enorme influência dos Recursos Naturais e da sua exploração na economia, no estado de desenvolvimento, nas realidades sociais, nos conflitos internacionais, nas políticas locais e, acima de tudo neste estudo, nos sistemas de transportes.

O capítulo V inclui uma abordagem sobre os sistemas de transporte em África, identificando as causas do estado deficitário geral e a sua relação com o desenvolvimento no continente. Neste detalham-se as situações que mais caracterizam os sistemas rodoviário, ferroviário, aeroportuário, marítimo e fluvial.

O capítulo VI reúne ainda informação sobre os designados corredores de transporte e os corredores de desenvolvimento. Considera-se de facto que o desenvolvimento de grandes projetos de infraestrutura de transporte é cada vez mais entendido como uma forma de estimular a integração regional e o crescimento económico. Apresenta-se estudos de caso os corredores de Nacala e Maputo.

No presente capítulo, além do enunciar das questões e divisão por capítulos exposta na presente secção, reúnem-se as principais conclusões que foram interpretadas ao longo do estudo desenvolvido e que são sumarizadas na secção seguinte.

Por fim, apresenta-se um desafio em termos de investigação, arriscando apontar as temáticas que se identificaram no estudo como sendo prementes para o esclarecimento de questões emergentes.

## **VII.2. Conclusões do estudo**

A experiência obtida nos estágios na Costa do Marfim e em Moçambique relevou-se coincidente em muitos aspetos com as principais conclusões de estudos e relatórios consultados.

A definição do objetivo do estudo em si provou trazer um tema de elevado interesse e atualidade. Se, com este estudo, a autora se propunha analisar as correlações entre os recursos naturais e os sistemas de transporte, pode afirmar-se que muitas relações foram identificadas nesse sentido e que claramente enquadram e justificam o estado de desenvolvimento económico e social no continente africano.

Apesar de todos os esforços de investimento e programas de ajuda centralizados em África nas últimas décadas, existe ainda um longo caminho a percorrer no investimento e implementação de projetos no sector de transportes, infraestrutura fundamental para mobilizar a exploração de recursos naturais de um país e o seu efetivo comércio. A atual logística de transportes é insuficiente para garantir as relações comerciais entre os Estados.

Considerou-se fundamental iniciar a análise do estudo pela pesquisa centrada na Globalização no Continente Africano em geral e em particular na região da África Austral. O enquadramento histórico apresentado permite concluir que os efeitos da Globalização se materializam hoje no estado de dependência de organizações internacionais. No capítulo da Globalização, a análise incluiu as marcas do período colonialista em África, os efeitos deixados por conflitos da época de independência; o período pós segunda guerra mundial, a Guerra Fria e os atuais interesses da China.

Na exposição apresentada salienta-se que, durante a época colonial africana, as metrópoles europeias investiram em alguns setores de interesse estratégico, como no desenvolvimento dos sectores de governação e transportes. O objetivo primordial destes investimentos era o de facilitação do comércio dos recursos naturais africanos para as próprias metrópoles colonizadoras. Nessa época, o setor dos transportes foi desenvolvido para facilitar a deslocação dos recursos naturais explorados para as grandes metrópoles europeias. Identificou-se que as rotas de transporte saídas de África eram basicamente linhas bilaterais em comparação com a rede de transportes já

construída nos países e regiões mais desenvolvidas do mundo. Por outro lado, dentro do continente o investimento numa rede de transportes intra-africana era também inexistente, quando os Estados vizinhos eram domínio de outras colónias e muitas vezes as relações internacionais entre territórios pouco ou nada eram desenvolvidas.

No processo de independência pós período colonial no continente africano, os sistemas políticos dos novos Estados que conquistavam a sua autonomia foram influenciados através de apoio nas lutas pela independência e poder e controlo governamental. Este apoio não era dado sem contrapartida, seja pela conquista de aliados políticos, como investimento em territórios ricos em matérias primas e recursos naturais. A aliança dos novos Estados Independentes a uma das superpotências no caso da Guerra Fria ou outros Estados poderosos era uma estratégia de sobrevivência do próprio novo País.

Conclui-se genericamente que as ligações comerciais enraizadas nas últimas décadas no continente Africano são ainda muito centradas nas relações internacionais bilaterais e extracontinentais. Nestas, um Estado investe noutro Estado apenas a troco da extração privilegiada dos seus recursos.

Em termos de Organismos Financiadores, identificaram-se, no capítulo III, os maiores investidores de capital para o desenvolvimento de projetos de construção, recuperação e manutenção de infraestruturas de transportes.

Mas sem dúvida se identificou que os projetos de infraestruturas de transportes têm características específicas que dificultam a atração de financiamento.

Durante as décadas de colonialismo os principais financiadores de projetos de infraestruturas de transporte de cada Estado Africano eram os respetivos Estados colonizadores. Essa realidade foi-se transformando, tal como apresentado no capítulo da Globalização e no capítulo de Organismos Financiadores, face às Organizações e interesses que surgiram posteriormente. Nos processos de independência, os novos Estados Africanos, maioritariamente debilitados por lutas pela autonomia, procuraram outras formas de financiamento para desenvolverem os seus territórios. Assim, África transformou-se perante a rivalidade e a competição por parte de grandes potências mundiais.

Em meados do século XX, observou-se uma relativa explosão de interesses e que foi inclusivamente materializada em diversos organismos financiadores. Esta explosão deu-se muito à luz das tendências políticas da época, pautadas pela ideia moderna de Desenvolvimento. Assim, observaram-se dinamizadores da construção de grandes infraestruturas, captando elevados montantes de investimento em projetos de construção de portos, estradas e linhas férreas.

Após a construção, a responsabilidade de manutenção, geração e canalização dos rendimentos previstos dos projetos ficava a cargo dos governos locais e nacionais. As dificuldades em assegurar o retorno necessário que assegurasse a manutenção das infraestruturas levou a que muitos projetos tivessem sido deixados ao abandono por falta de trânsito que justificasse os elevados montantes de manuseamento e manutenção.

No início do novo milénio as principais potências emergentes, designadamente a China e a Índia, investiram no desenvolvimento de relações bilaterais com alguns Estados Africanos de interesse estratégico e muito a troco de financiamento em infraestruturas, entre outros sectores. Concluiu-se, no entanto, que a presença dos interesses da China se provou controversa em muitos sentidos e nem sempre se revelou positiva. O papel da China foi analisado e apresentado numa secção própria do capítulo de organismos investidores.

A pesquisa e análise subsequente incluíram os financiamentos privados, bem como o grupo dos bancos multilaterais de desenvolvimento. Particularizou-se a ação do Banco Mundial e do Banco Africano de Desenvolvimento. A apresentação deste capítulo culminou com a informação recolhida sobre a ação do Banco Africano de Desenvolvimento em Moçambique.

Apesar de tudo, conclui-se que África é o continente que atualmente apresenta as maiores taxas de crescimento económico e onde se encontram de uma forma generalizada as maiores oportunidades de investimento. No entanto, a necessidade de financiamento para desenvolvimento das infraestruturas que permitam suportar o crescimento exponencial das economias em crescimento é um sério problema.

As formas e interesses na exploração de recursos naturais variaram desde a época colonial, passando por períodos menos apelativos, devido à instabilidade política e conflitos, à atualidade em que os objetivos de exploração de matérias primas revelam uma nova imagem de África, sendo palco de nova “corrida ao ouro”.

Outra questão levantada neste estudo consiste na disponibilidade e uso dos recursos hídricos, fundamental meio de subsistência e pilar de desenvolvimento da economia. Se a exploração de recursos em geral impulsionou frequentemente o desenvolvimento de conflitos graves em África, é importante assegurar o desenvolvimento de estratégias que resultem em que os recursos hídricos sejam fonte de cooperação e não de conflito entre os Estados.

Abordaram-se também as diversas questões principais sobre a produção de energia. Entre outras conclusões, salientam-se as relações entre os estados de extrema pobreza, as desigualdades no acesso que são uma realidade comum em África, e consequentemente as necessidades de energia no desenvolvimento dos sistemas de transporte.

Em termos da relação da gestão dos recursos naturais e do desenvolvimento, concluiu-se que as políticas económicas da maioria dos países de África que possuem abundantes reservas de recursos levam na prática à pobreza e a um baixíssimo desenvolvimento humano. Esta realidade justifica em si mesmo a manutenção de objetivos de exploração de recursos, atendendo à posição vulnerável e suscetível a conflitos de interesses internos e corrupção. É neste contexto que se evidencia o esquecimento das necessidades das populações, o que levou ao despoletamento de conflitos, de guerras, de abusos dos direitos humanos, de atentados contra o meio ambiental, tudo fatores impeditivos do desenvolvimento.

O capítulo de recursos termina com a exposição relativamente detalhada sobre o caso de Moçambique. Depois da independência, a guerra civil e suas consequências dramáticas condicionaram a exploração dos recursos naturais. Mais uma vez evidenciou-se todo o enquadramento propensão aos conflitos políticos, bem como a falta de condições das populações quando estas têm parte ativa na exploração dos minérios. Identificaram-se opiniões que defendem a ideia de que Moçambique é hoje o

ponto nevrálgico do investimento estrangeiro, onde muitos participantes relevantes no Sistema Internacional têm uma função importante no crescimento económico do País.

Como considerações finais, salientou-se que os Recursos Naturais constituem uma oportunidade única para o desenvolvimento económico de uma região. Evidenciou-se que no caso de África a riqueza desses recursos nem sempre tem sido aproveitada da melhor forma. No início do novo milénio tem-se assistido a uma mudança significativa, registando-se alguma estabilização política face aos conflitos, o que deixa agora transparecer as deficiências dos sistemas logísticos que dificultam a exploração dos recursos.

Seguiu-se na dissertação o capítulo V com a abordagem do panorama geral dos principais sistemas de transporte de pessoas e mercadorias no continente africano. Acima de tudo, é de salientar a conclusão de um relatório do Banco Mundial, em que afirma que África é o continente que apresenta as Infraestruturas de transportes menos desenvolvidas, com as menores taxas de densidades rodoviárias e ferroviárias do mundo.

Além de serem deficitários, os transportes em África são basicamente vocacionados para o setor da indústria e do comércio, sendo praticamente quase inexistente qualquer sistema de transportes públicos voltado para o trabalho ou lazer.

Outra questão que foi identificada diz respeito à degradação das infraestruturas construídas. É facto que as Instituições de Financiamento de Desenvolvimento têm financiado diversos projetos de construção de infraestruturas de transportes, mas o trabalho de manutenção fica a cargo dos Estados locais que não têm a capacidade financeira nem humana para levar a cabo essa manutenção, com consequências óbvias de degradação das infraestruturas construídas.

O sistema rodoviário é um dos mais precários do continente, existindo uma escassa rede de ligação entre os países. Demonstra isso mesmo a Figura V-2 que representa a rede de autoestradas do continente africano.

As linhas ferroviárias têm na sua maioria muitos anos de exploração e deficiente manutenção. Os primeiros sistemas ferroviários foram implantados na época da



colonização do continente Africano pelos europeus e tinham como principal objetivo escoar matéria-prima para os portos.

O sistema marítimo conta de facto com um considerável número de portos, porém com infraestruturas portuárias muito insuficientes. O investimento neste sistema foi sempre impulsionado pela indústria mineira. O transporte fluvial é particularmente dificultado pela geografia.

Os transportes aéreos são utilizados em grande medida visto as distâncias a vencer em África serem geralmente muito elevadas e uma vez que as redes de estradas ou de ferrovias são escassas e não são eficientes. Porém, a deficiente gestão dos aeroportos, a falta de opções de rotas dentro do próprio continente e mesmo a falta de segurança em algumas regiões, concorrem para que a Europa seja o principal destino dos voos e concentre a maior percentagem do tráfego aéreo.

### **VII.3. Identificação de necessidades de investigação**

As principais relações identificadas como necessárias para completar a perceção da influência da exploração de recursos naturais no desenvolvimento dos sistemas das infraestruturas de transportes residem na questão da transição dos corredores de transporte para os corredores de desenvolvimento.

O acompanhamento dos artigos a publicar no âmbito do projeto AFRIGOS (2016-2020) que aborda a Governança e Espaços Africanos examinando corredores de transporte, cidades fronteiriças e portuárias, permanece um ponto base de contribuição para a pesquisa interdisciplinar sobre estudos fronteiriços, governança multinível e o estado quotidiano. O último artigo publicado por Paul Nugent “Africa’s re-enchantment with big infrastructure” em Julho 2018 focava vários pontos chave abordados na presente dissertação, pelo que poderia ser interessante o acompanhamento ou mesmo complementaridade deste estudo no projeto AFRIGOS.

O Banco Africano de Desenvolvimento lançou a 24 de Setembro 2018 o relatório “Africa to Africa (A2A) Investment a First Look”, que representa uma mudança do paradigma do financiamento que leva a que Africa autossustente o desenvolvimento

das suas próprias infraestruturas e assim reduzir a dependência externa. Por uma questão temporal não é possível incluir a análise desse relatório neste trabalho, no entanto, para estudos futuros, seria interessante analisar como estão a ser implementadas as medidas propostas e resultados.

*«I do not seek aid, I seek investment for Africa»* Dr. Akinwumi A. Adesina President African Development Bank Group

Com a publicação do relatório supramencionado foi anunciado ainda o primeiro “Africa Investment Forum” que irá decorrer de 7 a 9 de Novembro de 2018 em Joanesburgo, África do Sul. O evento irá reunir investidores do setor público e privado, patrocinadores de projetos com o objetivo de obtenção de capital para acelerar o aproveitamento de oportunidades de investimento em África.

## BIBLIOGRAFIA

Africa Mining Vision, 2011 a). *Minerals and Africa's Development The International Study Group Report on Africa's Mineral Regimes*. Addis Ababa, Ethiopia, United Nations Economic Commission for Africa.

Africa Mining Vision, 2011 b). *Exploiting Natural Resources for Financing Infrastructure Development Policy Options for Africa*. Addis Ababa, Ethiopia, Africa Mining Vision.

African Development Bank, 2003. *Review of the Implementation Status of the TransAfrican Highways and the Missing Links, Colume 3: The Way Forward*, Stockholm: s.n.

African Development Bank, 2010. *African Development Report 2010: Ports, Logistics and Trade in Africa*, s.l.: Oxford.

African Development Bank, 2012. *Programme for Infrastructure development in Africa (PIDA) : Interconnecting, integrating and transforming a continent*, s.l.: African Development Bank Group.

African Development Bank, 2014. *Transport in Africa: The African Development Bank's Intervention and Results for the Last Decade - Summary Executive Report*, Abidjan: African Development Bank.

African Development Bank, 2015 a). *African Natural Resources Center (ANRC) Strategy (2015-2020) Revised Version*, s.l.: African Development Bank Group.

African Development Bank, 2015 b). *Rail Infrastructure in Africa Financing Policy Options*, Abidjan: African Development Bank Group;.

African Development Bank, 2015 c). *African Development Bank Group Annual Report 2015*, Abidjan: The African Development Bank Group.

Alden, C., 2007. *China in Africa*. London & New York: Zed books.

Amnisty International, 2018. *"As nossas vidas não valem nada" O custo Humano da exploração mineira chinesa em Nagonha, Moçambique*, London: Amnisty International Ltd.

Andrade, C., 2016. *A Política Externa de Cabo Verde e a sua Diáspora*, Lisboa: NOVA - FCSH.

Arkhangerskaya, A. & Shubin, V., 2013. Russia's Africa Policy. *Global Powers and Africa Programme - Ocasional paper nº 157*, Setembro.

Arnold, G., 2001. *A guide to African Political & Economic Development*. UK and USA: The Bath Press.

Arnold, G. & Weiss, R., 1977. *Strategic Highways of Africa*. s.l.:Julien Friedman Publishers.

Asian Development Bank, D. f. I. D., Agency, J. I. C. & Bank, T. W., 2018. *The Web of Transport Corridors in South Asia*, Washington DC: World Bank.

Avila, N., Juan Pablo Carvallo, B. S. & Kammen, D., 2017. *O desafio energético na África subsariana: Guia para defensores e decisores políticos, Parte I: Produção de energia para um desenvolvimento sustentável e equitativo, Série de compactos de informação da Oxfam*, s.l.: Oxfam.

Bach, D., 1999. *The Revival of Regional Integration in Africa*, Lisboa: Centro de Estudos sobre África e do Desenvolvimento ISEG da Universidade Técnica de Lisboa.

Banco Mundial, s.d. *Bancos Multilaterais de Desenvolvimento*. [Online] Available at: [http://siteresources.worldbank.org/EXTABOUTUS/Resources/MultiDevBanks\\_PO.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTABOUTUS/Resources/MultiDevBanks_PO.pdf) [Acedido em 26 06 2018].

Blank, B., 2017. *China's New "Silk Road": Future MegaProjects*. s.l.:s.n.

Brautigam, D., 2009. *The Dragon's Gift, The real story of China in Africa*. Oxford & New York: Oxford University Press.

Brito, I., 2008. *A economia dos conflitos violentos em África.*, Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

Byiers, B., 2013. *Corridors of power or plenty? Lessons from Tanzania and Mozambique and implications for CAADP*, Maastrich: ECDPM.

Byiers, B. & Vanheukelom, J., 2014. *What drives regional economic integration? Lessons from the Maputo Development Corridor and the North-South Corridor*, Maastrich: ECDPM Discussion Paper nº 157.

Cascão, A., KerrySchneider & al., A. E. e., 2015. The Role of Energy in Transboundary Water Governance - Issue 1. *International Journal of Water Governance*, January, Volume III, pp. 1-8.

Chivangue, A. A., 2016. *Responsabilidade social da indústria extractiva, protestos populares e desenvolvimento em Moçambique*, Lisboa: Universidade de Lisboa. Instituto Superior de Economia e Gestão.

Clacherty, J., 2017. *Highway Africa The Trasn-Africa Highway Masterplan: Of Masters, Plans and Master Narratives*, s.l.: Uni Basel, Urban Studies.

Clapham, C., 1996. *Africa and the International System The politics of state survival*. UK: University Press Cambridge.

Cooper, F., 2001. What is the concept of globalization good for? An African Historian's perspective. *African Affairs*, pp. 189-213.

Cooper, F., 2016. Histórias de África: Capitalismo, Modernidade e Globalização. Em: *Para que serve o conceito de globalização? O ponto de vista de um historiador de Africa*. s.l.:Edições 70, pp. 173-210.

- Curto, D. R., 2016. Estudos sobre a Globalização. Em: Lisboa: Edições 70, pp. 1-7.
- Dannenberg, P., Diez, J. R. & Daniel, 2018. Spaces for Integration or divide? New generation growth corridors and their integration in global value chains in the Global South. *Zeitschrift fur Wirtschaftsgeographie*, Abril, pp. 135-151.
- Dias, V. C., 2018. *Recursos naturais e desenvolvimento demográfico em Moçambique*, Évora: s.n.
- Fonseca, M. P. d., 2003. Os Corredores de Desenvolvimento de Moçambique. *Africana Studia*, pp. 201-230.
- Friedman, T. L., 2000. *Understanding Globalization: The Lexus and the Olive Tree*. s.l.:s.n.
- Frynas, J. G. & Paulo, M., 2006. A new scramble for Africa Oil? Historical, Political and Business Perspective. *African Affairs*, 27 Novembro, pp. 106/423, 229-251.
- Gekara, V. O. & Chhetri, P., 2013. Upstream transport corridor inefficiencies and the implications for port performance: a case analysis of Mombasa Port and the Northern Corridor. *Maritime Policy & Management The flagship journal of international shipping and port research*.
- Gwilliam, K., 2011. *Africa's Transport Infrastructure: Mainstream Maintenance and Management*. s.l.:The World Bank.
- Haftendorn, H., 2000. Water and International Conflit. *Third World Quaterly*, 21(Nº 1), pp. 51-68.
- Han, J. & Sikomba, K., 2018. Da China para Africa. *DW*, 12 01.
- Hofmann, K. & Martins, A. d. S., 2012. Descoberta de Recursos Naturais em Moçambique Riqueza para poucos ou um meio de sair da pobreza?. *FRIEDRICH EBERT STIFUNG - Perspectiva/ FES MOÇAMBIQUE*, Agosto.

ICA The Infrastructure Consortium for Africa, 2017. *Infrastructure Financing Trends in Africa - 2016*, Abidjan 01, Côte d'Ivoire: The Infrastructure Consortium for Africa Secretariat c/o African Development Bank.

Jervis, M., 2015. *Africa Why Economists Get it Wrong*. London: Zed Books.

Johnson, S., Peik, W. K. & Larson, C. G., 2011. The Rising Tides of Africa and China. *International Area Studies Review*, Vol. 14, nº 3, Setembro.

Kingombe, C., 2017. How Can Transport Infrastructure Promote Trade and Sustainable Development on the African Continent?. *BRIDGES AFRICA Trade and Sustainable Development News and Analysis on Africa*, March, 6(2), pp. 7-10.

Lee, M. C., 2003. *The Political Economy of Regionalism in Shouthern Africa*. Lansdowne: University of Cape Town Press.

Lopes, P., 2009. Água no séc. XXI: desafios e oportunidades. *CIEDA E CIEJD*, Junho/Dezembro.

Mailey, J. R., 2015. *A anatomia da maldição dos recursos-Investimento predatório nas industrias extrativas de Africa*, Washington, DC: Centro de Estudos Estratégicos de África.

Meredith, M., 2005. *The State of Africa A history of fifty years of Independence*. s.l.:The Free Press.

Mosca, J. & Selemene, T., 2011. *El Dorado Tete: Os Mega Projetos de Mineração*, Maputo: Centro de Integridade Pública (CIP).

Namburete, S., 2005. A Organização Mundial do Comércio: Uma Visão Africana. Em: Coimbra: EDIÇÕES ALMEDINA, SA, pp. CAP III A OMC e os Países em Desenvolvimento (pág 81-108).

Nkrumah, K., 1965. *Neo-Colonialism: the Last Stage of Imperialism*, London: Thomas Nelson & Sons, Ltd. Published in the USA by International Publishers Co., Inc., 1966;.

Nugent, P., 2018. Africa's re-enchantment with big infrastructure White elephants dancing in virtuous circles?. Em: *Extractive Industries and Changing State Dynamics in Africa*. London: Routledge, pp. 22-40.

Parida, P., 2013. *Unlocking mineral resource potential in southern African countries: is rail infrastructure up to the challenge?*. s.l., s.n., pp. 206-215.

Publish What You Fund, 2018. *Aid Transparency Index*, s.l.: s.n.

Republica de Moçambique, 2016. *Proposta de Politica de Emprego, Promovendo mais e melhores empregos em Moçambique*, s.l.: s.n.

Sachs, J. D. & Warner, A. M., 1997. *Natural Resource Abundance and Economic Growth*, Cambridge MA: Center for International Development - Harvard Institute.

Santos, J. C. R. M. d., 2009. *Degradação ambiental na África Subsaariana. Modelos explicativos para os principais problemas*, Lisboa: s.n.

Semedo, C. H. d. R. L., 2012. *A gestão dos recursos hídricos transfronteiriços : um desafio para a cooperação regional na África Ocidental : o caso OMVS*, Lisboa: s.n.

Sequeira, S., Hartmann, O. & Kunaka, C., 2014. *Reviving Trade Routes Evidence from Maputo Corridor*, Washington: SSATP; The World Bank.

SSATP, 2015. *Policies for Sustainable Accessibility and Mobility in Urban Areas of Africa - Cities Report*, Washington DC USA: The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank Group.

Sun, I. Y., 2017. *The Next Factory of the World: How Chinese Investment is reshaping Africa*. s.l.:Harvard Business Review Press.



Sun, I. Y., Jayaram, K. & Kassiri, O., 2017. *Dance of the Lions and Dragons How are Africa and China engaging, how will the partnership evolve?*, s.l.: McKinsey & Company.

The World Bank, 1981. *Accelerated Development in Sub-Saharan Africa - An Agenda for Action*, Washington DC: The World Bank group.

The World Bank, 2018. *2017 Private Participation in Infrastructure (PPI)*, s.l.: s.n.

Traore, K., 2017. *Developing Infrastructure to Encourage Economic Transformation: Interview with Kalilou Traore from ECOWAS* [Entrevista] (07 03 2017).

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION for AFRICA, s.d. *High Level Panel on Illicit Financial Flows: Why Africa needs to "Track it, stop it and get it"*. [Online].

Vilhena, M. J. A., 2013. *Do abolicionismo aos ODM : o que mudou no olhar ocidental sobre a África e os africanos : o caso de Moçambique*, Lisboa: s.n.

World Bank Group, Abril 2017, Volume 15. *Africa's Pulse An analysis of issues shaping Africa's economic future*, s.l.: s.n.

Zuncula, P., 2014. *Cidadania - Transporte e Desenvolvimento na Africa* [Entrevista] (16 07 2014).

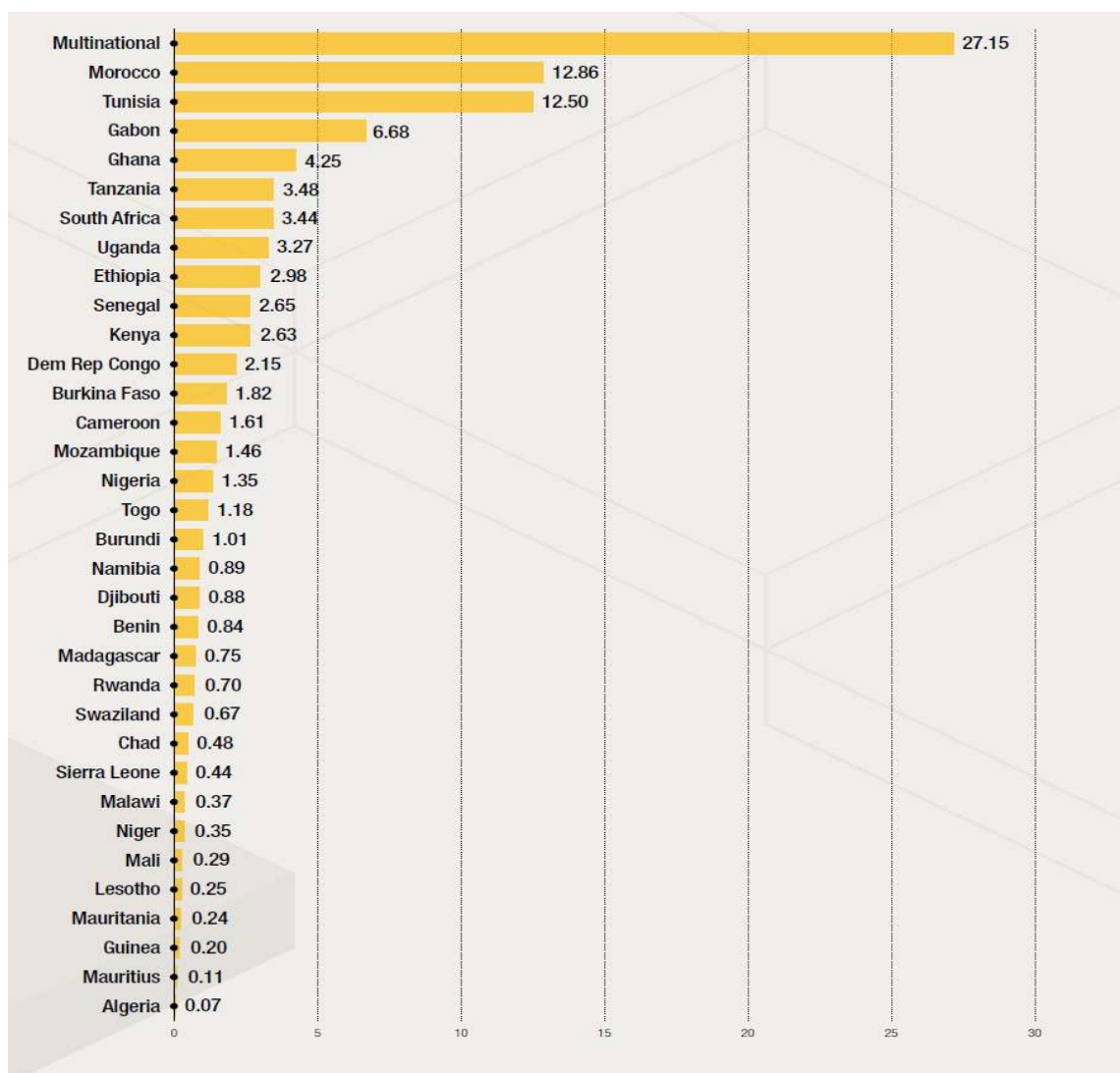
## LISTA DE ANEXOS

### Anexo I: Capas das Publicações The Economist



## Anexo II

Percentagem de investimento no sector de transportes por país beneficiário




FONTE: IDEV Evaluation Report - Transport in Africa: The African Development Bank's Intervention and Results for the Last Decade (page 94)

## Anexo III

### Tabela da Performance no sector dos Transportes

AIDI - May 2016



The Africa Infrastructure  
Development Index 2016

AfDB

I. Transport Composite Index 2016

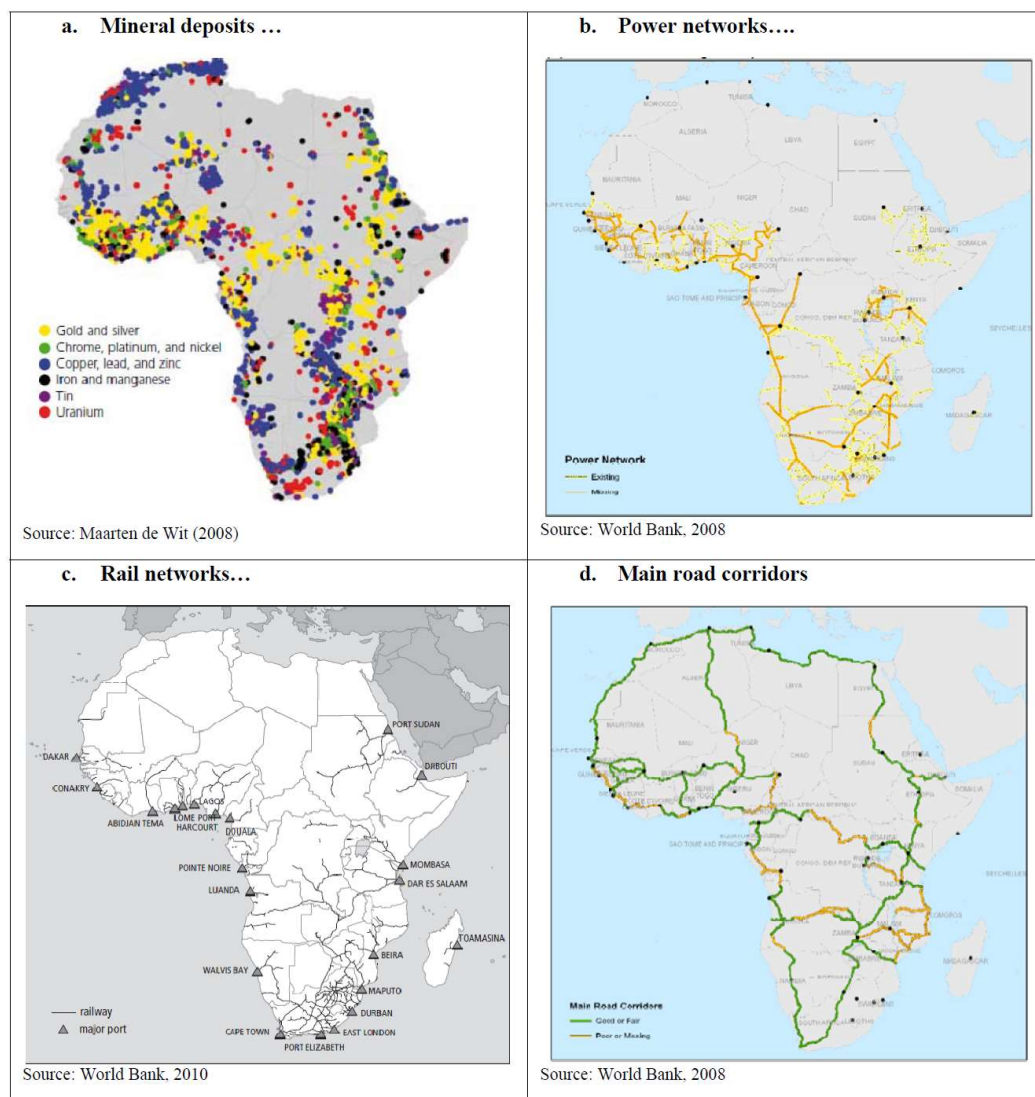
Rank	Country	2013	Rank	Country	2014	Rank	Country	2015	Rank	Country	2016
1	Egypt, Arab Rep.	55.03	1	Egypt, Arab Rep.	55.96	1	Egypt, Arab Rep.	55.67	1	Egypt, Arab Rep.	55.38
3	Seychelles	51.02	2	Libya	53.28	2	Libya	53.04	2	Libya	52.84
2	Libya	50.14	3	Seychelles	50.78	3	Seychelles	50.63	3	Seychelles	50.50
4	Mauritius	36.58	4	Mauritius	36.31	4	Mauritius	36.20	4	Mauritius	36.10
5	Cabo Verde	26.91	5	Cabo Verde	26.81	5	Cabo Verde	26.71	5	Cabo Verde	26.55
6	Botswana	23.43	6	Botswana	24.69	6	Botswana	24.57	6	Botswana	24.45
7	Algeria	17.48	7	Namibia	18.23	7	Algeria	18.42	7	Algeria	18.21
8	Namibia	16.01	8	Algeria	18.21	8	Namibia	17.97	8	Namibia	17.72
9	Comoros	15.81	9	Comoros	15.87	9	Comoros	15.72	9	Comoros	15.58
10	Sao Tome and Principe	14.96	10	Sao Tome and Principe	14.29	10	Sao Tome and Principe	14.11	10	Sao Tome and Principe	13.94
13	Rwanda	13.54	11	Lesotho	13.13	11	Lesotho	13.05	11	Lesotho	12.98
11	Zimbabwe	13.33	12	Rwanda	13.08	12	Rwanda	13.00	12	Rwanda	12.93
12	South Africa	12.94	13	South Africa	12.83	13	South Africa	12.77	13	South Africa	12.72
14	Ghana	12.59	14	Zimbabwe	12.81	14	Zimbabwe	12.61	14	Zimbabwe	12.40
16	Burkina Faso	12.16	15	Djibouti	12.47	15	Djibouti	12.35	15	Djibouti	12.23
15	Djibouti	11.74	16	Kenya	12.40	16	Kenya	12.29	16	Kenya	12.15
17	Tunisia	10.85	17	Ghana	12.33	17	Ghana	12.24	17	Ghana	12.15
18	Morocco	9.76	18	Burkina Faso	10.75	18	Burkina Faso	10.70	18	Burkina Faso	10.66
19	Burundi	9.47	19	Tunisia	10.70	19	Tunisia	10.63	19	Tunisia	10.56
20	Uganda	8.88	20	Morocco	10.07	20	Morocco	9.98	20	Morocco	9.90
21	Swaziland	8.76	21	Zambia	9.73	21	Zambia	9.50	21	Zambia	9.27
22	Gambia	8.40	22	Burundi	9.10	22	Burundi	9.05	22	Burundi	9.00
23	Zambia	7.81	23	Uganda	8.80	23	Uganda	8.70	23	Uganda	8.60
24	Lesotho	7.27	24	Swaziland	8.63	24	Swaziland	8.56	24	Swaziland	8.50
25	Togo	7.02	25	Gambia	8.30	25	Gambia	8.21	25	Gambia	8.12
26	Cote d'Ivoire	6.74	26	Togo	6.90	26	Togo	6.83	26	Togo	6.77
27	Guinea	6.28	27	Cote d'Ivoire	6.70	27	Cote d'Ivoire	6.64	27	Cote d'Ivoire	6.55
31	Benin	5.19	28	Guinea	5.98	28	Guinea	5.92	28	Guinea	5.86
32	Nigeria	5.06	29	Mauritania	5.49	29	Mauritania	5.38	29	Mauritania	5.28
30	Malawi	5.04	30	Benin	5.02	30	Benin	4.98	30	Benin	4.95
28	Guinea-Bissau	5.00	31	Malawi	5.01	31	Malawi	4.94	31	Nigeria	4.89
29	Mauritania	4.87	32	Nigeria	4.96	32	Nigeria	4.92	32	Malawi	4.88
33	Kenya	4.74	33	Guinea-Bissau	4.92	33	Guinea-Bissau	4.84	33	Guinea-Bissau	4.78
35	Sierra Leone	4.38	34	Sierra Leone	4.33	34	Sierra Leone	4.31	34	Sierra Leone	4.28
34	Gabon	4.31	35	Gabon	4.32	35	Gabon	4.24	35	Gabon	4.16
36	Senegal	3.37	36	Tanzania	3.93	36	Tanzania	3.88	36	Tanzania	3.84
37	Tanzania	3.14	37	Cameroon	3.75	37	Cameroon	3.70	37	Cameroon	3.65
38	Madagascar	3.02	38	Senegal	3.59	38	Senegal	3.52	38	Senegal	3.47
39	Liberia	2.98	39	Central African Republic	3.17	39	Madagascar	3.06	39	Madagascar	3.02
40	Cameroon	2.86	40	Madagascar	3.10	40	Central African Republic	3.03	40	Central African Republic	3.00
42	Equatorial Guinea	2.60	41	Liberia	2.98	41	Liberia	2.95	41	Liberia	2.92
41	Mali	2.47	42	Mali	2.74	42	Mali	2.68	42	Mali	2.63
43	Congo	2.34	43	Equatorial Guinea	2.57	43	Equatorial Guinea	2.56	43	Equatorial Guinea	2.55
44	Central African Republic	2.22	44	Congo	2.37	44	Congo	2.33	44	Congo	2.30
45	Angola	2.09	45	Angola	2.12	45	Angola	2.07	45	Angola	2.04
47	Niger	2.05	46	Niger	2.08	46	Niger	2.03	46	Somalia	2.00
46	Somalia	2.05	47	Somalia	2.07	47	Somalia	2.03	47	Niger	1.99
48	Mozambique	1.92	48	Mozambique	1.96	48	Mozambique	1.93	48	Mozambique	1.90
49	Ethiopia	1.70	49	Ethiopia	1.70	49	Ethiopia	1.69	49	Ethiopia	1.68
50	Congo, Dem. Rep.	1.53	50	Congo, Dem. Rep.	1.56	50	Congo, Dem. Rep.	1.55	50	Congo, Dem. Rep.	1.54
51	Eritrea	1.35	51	Eritrea	1.33	51	Eritrea	1.31	51	Eritrea	1.29
52	Chad	1.11	52	Chad	1.14	52	Chad	1.13	52	Chad	1.12
53	Sudan	0.48	53	Sudan	0.58	53	Sudan	0.57	53	Sudan	0.57
54	South Sudan	0.03	54	South Sudan	0.04	54	South Sudan	0.04	54	South Sudan	0.05

Fonte: The Africa Infrastructure Development Index 2016 AfDB

## Anexo IV

### Africa Mining Vision Relatório sobre Financing mining related infrastructure

**Box 4: Distribution of Africa's mineral resources and mineral related infrastructure**

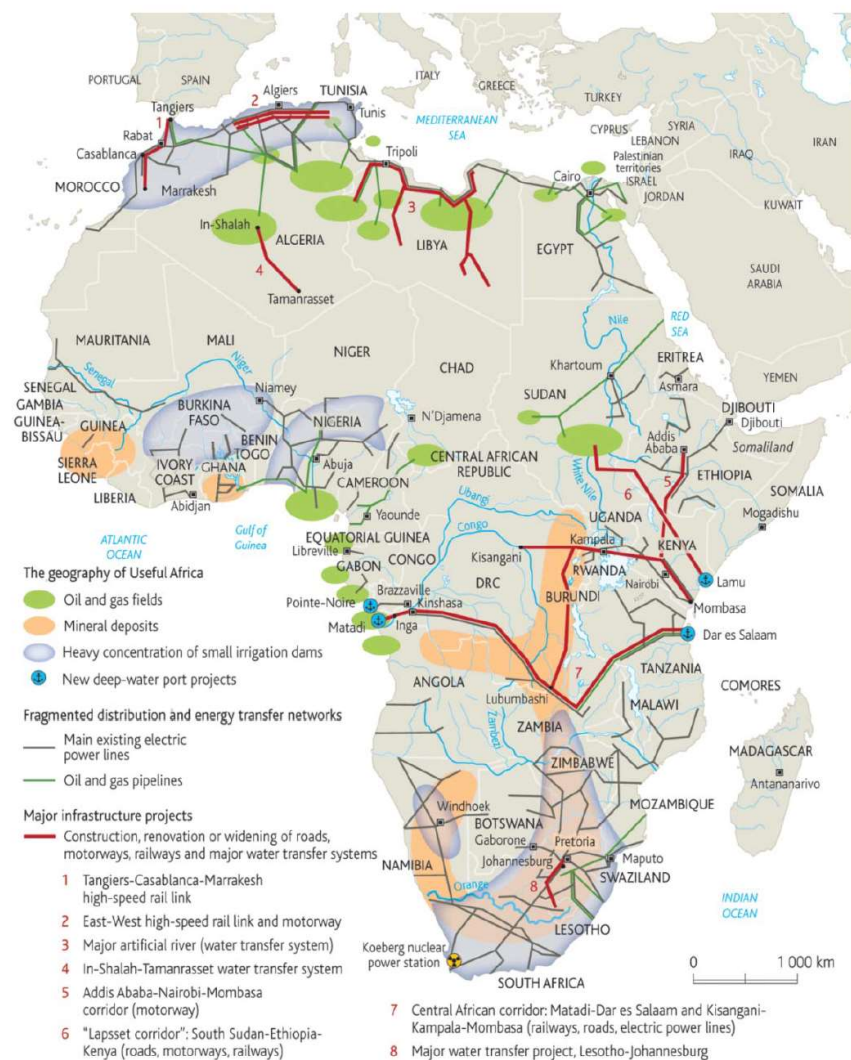


Fonte: (Africa Mining Vision, 2011 b), p. 19)

## Anexo V

### Segunda perspectiva de crescimento relatório AMV

**Figure 9: Distribution of Africa's natural resources and infrastructure**



Source: Le Monde Diplomatique (2011)

Fonte: (Africa Mining Vision, 2011 b), p. 20)



## Anexo VII

### Terceira perspetiva de crescimento relatório AMV

Figure 11: Proposed development corridors and spatial development programmes



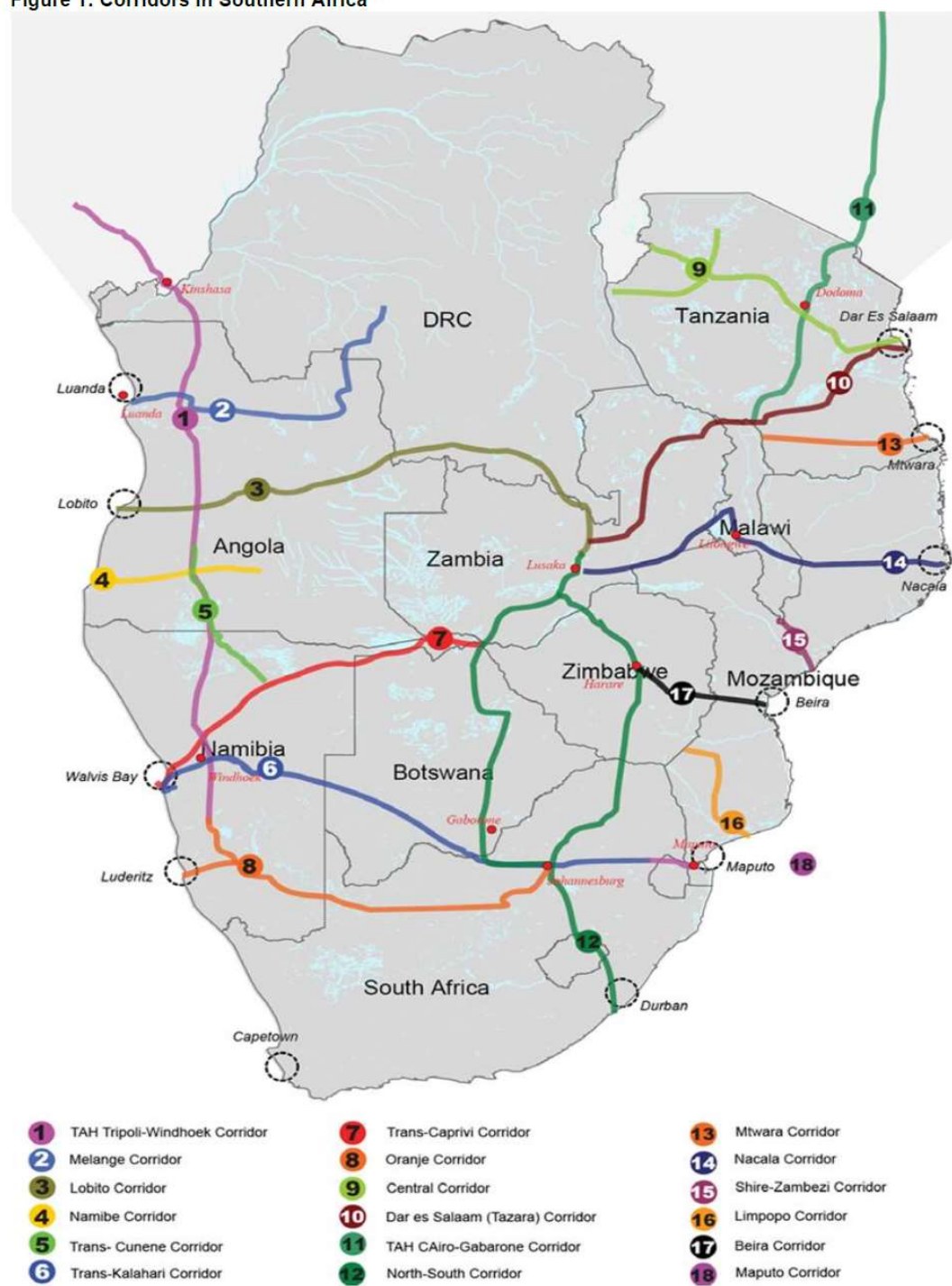
Region	SDI	Countries
North Africa	<i>Maghreb Coastal</i>	Morocco, Algeria, Tunisia, Libya, Egypt
	<i>Red Sea-Nile</i>	Egypt, Sudan
West Africa	<i>Niger (Dakar-Port Harcourt)</i>	Senegal, Gambia, Mali, Niger, Nigeria
	<i>Conakry-Buchanan</i>	Guinea, Liberia, Cote D'Ivoire
	<i>Sekondi/Takoradi-Ouagadougou</i>	Ghana, Burkina Faso
	<i>Gulf of Guinea</i>	Nigeria, Benin, Togo, Ghana, Cote D'Ivoire, Liberia
Central Africa	<i>Douala N'djamena</i>	Cameroun, Chad
	<i>Libreville-Lomie</i>	Gabon, Republic of Congo, Cameroun
	<i>Bas-Congo</i>	DRC, Republic of Congo, Angola
East Africa	<i>Mombasa</i>	Kenya, Uganda, DRC, Sudan
	<i>Djibouti</i>	Djibouti, Ethiopia (Kenya)
	<i>Central Corridor</i>	Tanzania, Rwanda, DRC, Burundi
	<i>Tazara-Lobito</i>	Tanzania, Zambia, Angola, DRC
Southern Africa	<i>Madagascar</i>	Madagascar
	<i>Luanda-Kananga</i>	Angola, DRC
	<i>Nacala</i>	Mozambique, Malawi Zambia
	<i>Zambezi</i>	Mozambique

Fonte: (Africa Mining Vision, 2011 b), p. 23)

## Anexo VIII

### Mapa dos Corredores de Desenvolvimento na região África Austral

Figure 1: Corridors in Southern Africa<sup>13</sup>



Fonte: Byers & Vanheukelom, 2014



## Anexo IX

### Cronologia dos Corredores de Desenvolvimento em Moçambique

CRONOLOGIA			Madalena Fonseca Bayreuth 11/02/03
<i>Data</i>	<i>Moçambique</i>	<i>SADCC/SADC</i>	<i>International (outros)</i>
1884/5			Conferência de Berlin
1887	Primeira linha férrea em Moçambique (Lourenço Marques/Maputo-Transvaal)		
1891	Estabelecimento das actuais fronteiras de Moçambique 2ª Linha Férrea: Beira-Salisbury/Harare (planeada até ao Kongo)		
1922	3ª Linha férrea: Beira-Niassalândia (Malawi)		
1951	Abertura do Porto de Nacala		
1952	O Engº Alcântara Santos chega a Moçambique para a construção de linhas férreas (vale do Limpopo)		
1955	Ligação ferroviária Lourenço Marques - Salisbury (Vale do Limpopo)		
1962	Ligação ferroviária entre Lourenço Marques e a Suazilândia		
1970	Ligação ferroviária entre Nacala e o Malawi		
1974	<b>Independência</b>		
1975	Política de desenvolvimento socialista		Desenvolvimento dos Portos Sul-africanos Durban, Port Elizabeth e Richards Bay
	Ligação ao Conselho de Ajuda Económica Mútua (CAEM ou COMECON) (Possibilidades de ajuda e apoio muito limitadas)		
.../1976	A Rodésia (Zimbabwe) era o principal parceiro no Porto da Beira		
1976	Boicote comercial total à Rodésia		
1979		Primeira reunião dos Estados da Linha da Frente em Arusha (Tansania) Objectivos: Independência económica em relação à RSA	
1980		Fundação em Lusaka - Zâmbia (9 Estados)	
1981	MAPUTO = Sede do Sector dos Transportes da SADCC (Alcantara Santos, Ministro dos Transportes de Samora Machel)		
1982/ ...	possível apoio logístico e militar dos rebeldes moçambicanos através da República da África do Sul		
.....	Destruição das linhas férreas de e para Maputo/ Beira/ Nacala Estacionamento de um quarto do exército zimbabweano ao longo do Corredor da Beira (Harare-Beira)		
1984	Acordo de Nkomati (Não agressão entre Moçambique e a RSA)		
1987	Morte de Samora Machel (...e Alcantara Santos) Programa de Recuperação Económica (PRE) Financiado pelo FMI		
1989	Abandono do marxismo-leninismo pela Frelimo transformação em direcção à social-democracia		
.../1990	<b>A dependência económica da SADC em relação à RSA era maior que nunca anteriormente!</b>		
1990			Independência da Namíbia
1984...1992	Reabilitação do Porto de Nacala (Financiamento da Finlândia)		
1992	<b>Acordo de Paz de Roma</b>	SADCC transformou-se na SADC (princípios de integração regional)	
		Tratado da SADC (Windhoek)	
1992/1995	Presença de tropas das Nações Unidas (ONUMOZ)		
1994	Reforma de Constituição	Novos Membros: A República da África do Sul (de adversário a parceiro)	Primeiras eleições livres na RSA (Fim do apartheid)
	Primeiras Eleições livres multi-partidárias	Maurícias	
		Balanço da actividade da SADC: pouca cooperação! falta de investimento directo estrangeiro	
1996	Nova Constituição	Preparação do Protocolo de Comércio	
		Conferência da SADC em Maseru Lesotho	
		Ratificação do Protocolo de Transportes: As "Spatial Development Initiatives" SDI's - Corredores de Desenvolvimento	
1997	Primeiras eleições municipais (33 Cidades e Distritos)		
1998		Adesão da República Democrática do Congo e das Scheycheles	
1999	Segundas eleições presidenciais e legislativas livres		
2000	Cheias	Ratificação do Protocolo de Comércio	
2001		Reforma Institucional - Summit de Windhoek - Namíbia	

Fonte: Madalena Fonseca, Bayreuth 11/02/2003